952 г.

1960

ВОЗВРАТИТЕ КНИГУ НЕ ПОЗЖЕ
обозначенного здесь срока

Заказ 79—500 т.

7048

Kreis 27557

2

IV

7048

II
Б6473
2012 5
9481

МОРСКІЯ ЗАПИСКИ

или

СОБРАНІЕ

всякаго рода касающихся вообще до мореплаванія сочиненій и переводовъ

издаваемыхъ

учрежденнымъ при Государственной Адмиралтейской Коллегіи Комитетомъ.

ф. 57165
ч. 1

Въ Санктпетербургѣ, 1800 года.

Печатано въ Императорской Типографіи.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ
ПУБЛИЧНАЯ
БИБЛИОТЕКА

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ

ВСЕПРЕСВѢТЛѢЙШЕМУ

ДЕРЖАВНѢЙШЕМУ ГОСУДАРЮ

ИМПЕРАТОРУ

АЛЕКСАНДРУ ПАВЛОВИЧУ

всея Россіи

САМОДЕРЖЦУ.

ВСЕМИЛОСТИВѢЙШІЙ ГОСУДАРЬ!

Учрежденный при Государственной Адмиралтейской коллегіи морской Комитетъ положилъ намѣреніе трудиться въ составленіи книги подъ названіемъ *Морскихъ залисокъ*. Сочиненіе сіе долженствуетъ продолжаться безпрерывно, на подобіе Академическихъ актовъ, съ тою разностію отъ оныхъ, что въ немъ предлагаемы будутъ однѣ до мореплаванія принадлежащія вещи, и притомъ на собственномъ языкѣ нашемъ. Нынѣ, собравъ первые съ трудовъ своихъ плоды, дерзаетъ онъ посвятить ихъ ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, со всеусерднѣйшимъ желаніемъ, да новонасажденное древо сіе, подъ высокою мышцею

ВАШЕЮ возрастая, достигнетъ нѣкогда до высоты многолиственнаго дуба, возносящагося на пользу мореплавателей.

Всемилостивѣйшій Государь

ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА

вѣрноподданный

Александръ Шишковъ.

ОГЛАВЛЕНІЕ

содержащимся въ сей первой части сочиненіямъ и переводамъ.

стран

Предувѣдомленіе объ учрежденіи Комитета - 2

I. Нѣкоторые касающіеся до кораблестроенія вопросы и отвѣты, съ примѣчаніями на оные 11

II. Изслѣдованіе о камеляхъ и ящикахъ, которые изъ нихъ преимущественнѣе для проводки кораблей 47

III. Нѣкоторыя примѣчанія объ Англинскихъ корабельныхъ верьфяхъ и о работахъ на оныхъ производимыхъ - - - - - - 71

IV. О навигаціи и первоначальныхъ книгахъ, касающихся до сей наукѣ. - - - - - 110

V. Описаніе морскаго сраженія происходившаго между Датчанами и Англичанами на Копенгагенской рейдѣ, въ 1801 году. - - - - - 152

VI. Похвальное слово Французскому морскому Генералъ-Порутчику Дерене Дюгей-Труину - 180

VII. Мнѣніе Коммисіи о нѣкоторыхъ нужныхъ въ оснасткѣ корабельной перемѣнахъ - - 249

VIII. Разсужденіе о средствахъ, каковыя употребить нужно, дабы содѣлать плаваніе по Бальтійскому морю колико возможно безопаснѣйшимъ - 263

IX. Мнѣніе о средствахъ къ распространенію наукъ въ Россійскомъ флотѣ. - - - - - 281

X. Примѣчанія касающіяся до состоянія дикорастущихъ дубовыхъ лѣсовъ и рощей, сдѣланныя Вице-Адмираломъ де Рибасомъ во время объѣзда его разнымъ Россійскимъ губерніямъ - 295

ПРЕДУВѢДОМЛЕНІЕ

Объ учрежденіи Комитета.

По поводу нѣкоторыхъ примѣчаній и переводовъ, присланныхъ изъ Англіи отъ находящихся тамъ для обученія кораблестроительной науки Россійскихъ корабельныхъ подмастерьевъ, такожъ и полученныхъ въ Коллегію другихъ подобныхъ сочиненій и описаній, Его Сіятельство господинъ Вице-Президентъ Адмиралтейской Коллегій Графъ Григорій Григорьевичь Кушелевъ, прилагая всевозможное попеченіе, какъ о нужныхъ при Адмиралтействѣ заведеніяхъ для прочнаго строенія кораблей, такъ равно и о разпространеніи полезныхъ для мореплаванія знаній, и разсуждая, что таковые отъ времени до времени сообщаемые отъ разныхъ людей труды, безъ собиранія оныхъ и приведенія въ порядокъ, остаются наконецъ забвенными, или теряются не принося никакой пользы; воотвращеніе, дабы впредь не могли оные пропадать, и чтобъ трудящіеся видѣли себя паче поощряемыми къ тому, нежели чрезъ небреженіе трудовъ ихъ отвлекаемыми отъ оныхъ, вошелъ съ докладомъ о томъ къ ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ, не благоугодно ли будетъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ повелѣть на предки таковыя

присылаемыя или сообщаемыя сочиненія собирать, разсматривать и печатать. По полученіи же Высочайшаго на то ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА соизволенія, Октября 31 числа прислалъ въ Коллегію слѣдующаго содержанія бумагу:

„ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО Государь „ИМПЕРАТОРЪ Высочайше повелѣть соизволилъ; 1) до„ставленные изъ Англіи чрезъ находящагося тамо здѣш„няго Министра Графа Воронцова чертежи, сдѣланные „подмастерьемъ Зенковымъ Бомбардирскому судну, пере„дѣланному изъ Вестъ-Индскаго корабля и декамъ Остъ„Индскаго корабля же, равно переводъ подмастерья Куре„панова съ Англинскаго языка разныхъ отвѣтовъ Сарваера „Снодграса на вопросы комитета касающіеся до кораблес„троенія и его же Курепанова практическія замѣчанія о „здѣшнихъ военныхъ корабляхъ, препроводить въ сію кол„легію, которые при семъ и слѣдуютъ; Зенкову же и „Курепанову за таковое ихъ усердіе выдать въ награжде„ніе каждому изъ нихъ третное жалованье. 2) Учредить „при коллегіи, или типографіи ежегодное изданіе собра„ній касающихся до строенія кораблей, разведенія и со„блюденія лѣсовъ и другихъ нужныхъ для мореплаванія и „мастеровъ свѣденій, въ которое и вносить всѣ относя„щіяся до предмѣта сего сочиненія, переводы, замѣчанія „и прочее; за переводы съ иностраннаго на Россійской „языкъ для лучшаго къ сему прихоченія производить тру„дящимся съ каждаго листа приличную плату; изданіе „таковое печатать каждый годъ, а по отпечатаніи раз„сылать во всѣ порты и команды безденежно для чтенія „Офицерамъ; но дабы казна не могла отъ сего понести

„убытка, то назначая всякой издающейся таковой книгѣ „цѣну, продавать и частнымъ людямъ, а какъ по сіе время „собрано уже нѣсколько свѣденій, то и приступить нынѣ „же къ составленію изъ оныхъ журнала, и коль скоро „оконченъ будетъ, то и отпечатать; по напечатаніи же „поступить во всемъ какъ выше сказано.

Государственная Адмиралтейская Коллегія, во исполненіе Высочайшаго ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА повелѣнія, Ноября 3 числа, между прочими о всемъ предписанномъ ей разсужденіями, относительно до собиранія и печатанія сочиненій или переводовъ, приказала учинить слѣдующее: „что касается до учрежденія ежегоднаго из„данія собраній, относящихся до строенія кораблей, раз„веденія и соблюденія лѣсовъ и другихъ нужныхъ для „мореплаванія и мастеровъ свѣденій; то дабы сіе испол„нить по точной силѣ Высочайшаго повелѣнія, господину „Вице-Адмиралу флотовъ Исторіографу и Кавалеру Шиш„кову предписать указомъ, что бы онъ разсмотря пред„ставилъ Коллегіи немедленно, гдѣ удобнѣе учредить та„ковыхъ собираній изданіе, При Коллегіи или при типо„графіи Морскаго Шляхетнаго Кадетскаго корпуса, изъ ка„кихъ именно чиновниковъ, и сколько надобно имѣть для „переписки канцелярскихъ служителей, такъ чтобъ ни „мало не медля можно было приступить къ составленію „изъ собранныхъ понынѣ свѣденій журнала.

Въ силу сего предписанія вице-Адмиралъ Шишковъ представилъ Государственной Адмиралтейской Коллегіи мнѣніе свое въ слѣдующемъ рапортѣ: „поелику таковое „изданіе сообразно волѣ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИ„ЧЕСТВА долженствуетъ помѣщать въ себѣ всякаго рода

„полезные и нужные по всѣмъ до мореплаванія касающим-
„ся искуствамъ и художествамъ сочиненія, или переводы,
„и не однѣ токмо присланныя изъ Англіи въ Высочаишемъ
„повелѣніи упоминаемыя замѣчанія нынѣ напечатать, но
„и впредь изданіе сіе полезными сочиненіями наполнять и
„продолжать; того ради не обходимо нужно учредить при
„Коллегіи такой Департаментъ, или Комитетъ, которой
„бы имѣлъ объ ономъ особое попеченіе: ибо, сколько мнѣ
„по долговременному въ томъ испытанію моему извѣстно,
„дѣло сіе требуетъ весьма не малаго упражненія и тру-
„довъ, и не можетъ иначе производимо быть съ пользою и
„успѣхомъ, какъ сообществомъ нѣкотораго числа искус-
„ныхъ людей, долженствующихъ прилѣжно и ревностно
„отовсюду заимствовать и насаждать сѣмена ученія,
„стараясь какъ собственно ими предлагаемое тщательно
„обработовать, такъ и представляемые имъ посторон-
„нихъ людей труды, крайне разсматривать, дабы въ семъ
„предпріемлемомъ изданіи, не величину токмо книгъ, или
„число оныхъ наблюдать, но достоинствомъ и дѣльностію
„помѣщаемыхъ въ нихъ твореній приносить флоту суще-
„ственную пользу. — Основываясь на сихъ правилахъ думаю
„я, что Департаменту или Комитету сему довольно со-
„стоять изъ слѣдующихъ чиновъ: членъ Коллегіи 1, искус-
„ныхъ морскихъ капитановъ 2, корабельной мастеръ 1, ко-
„рабельной подмастерья, или доброй ученикъ для черченія 1,
„мачтмахерской тожъ 1, переводчикъ 1, штурмановъ умѣю-
„щихъ рисовать 2, писарей 2, и того 11 человѣкъ. Для еже-
„дневнаго, или по крайней мѣрѣ трехъ дневнаго въ недѣлѣ
„собранія сего Комитета, нужно при Коллегіи отвесть
„пристойные покои, въ которыхъ бы оный засѣданія и

„упражненія свои имѣть могъ, и въ сихъ покояхъ должна „помѣщена быть составленная изъ морскихъ иностран- „ныхъ и Россійскихъ книгъ Библіотека. Сей Комитетъ „заниматься долженъ разсматриваніемъ всего что нужно, „и чего недостаетъ къ свѣденію обовсякомъ мореходномъ „искуствѣ, и какъ по несуществованію таковаго комитета „по сіе время не было на Россійскомъ языкѣ ни какихъ со- „чиненій, и всѣ мореплавательнаго искуства части какъ „то: караблестроеніе, нагрузка, оснастка корабля, арти- „лерійская должность, мачтмахерское, канатное, якорное „дѣло, опыты о разведеніи и храненіи лѣсовъ, извѣстія о „мѣстахъ снабжающихъ адмиралтейство разныхъ родовъ „припасами, изслѣдованіе многоразличныхъ военныхъ, та- „кожъ внутри Россіи употребляемыхъ рѣчныхъ судовъ, „и многія другія подобныя сему нужныя свѣденія, оста- „вались безъ всякаго о нихъ разсужденія и описанія; того „ради Комитету сему конечно предлѣжать будетъ широ- „кое для упражненія поле, на которомъ естьли соотвѣт- „ственно Высочайшему о томъ попеченію, соберетъ онъ „обильную для ученія пищу; то сіе разпространеніе зна- „ній со временемъ безъ сомнѣнія послужитъ къ великой и „важной пользѣ флота. А потому надлежитъ оному предо- „ставить право призывать къ себѣ всякаго рода масте- „ровъ, какъ скоро оный во время своихъ упражненій будетъ „имѣть надобность въ нихъ, для отобранія по должностямъ „ихъ какихъ либо справокъ, или свѣденій. Когда какое ни- „будь сочиненіе, переводъ, или присланные отъ посто- „ронныхъ людей труды издаваться будутъ, тогда Коми- „тетъ прежде напечатанія оныхъ, приглашаетъ къ себѣ „главнаго надъ лѣснымъ Департаментомъ, или Генералъ-

„Интенданта, или оберъ-Сарваера, или кого изъ Експеди-„торовъ, для прочтенія предъ ними издаваемыхъ трудовъ „и отобранія ихъ мнѣнія, не найдутъ ли они чего къ замѣ-„чанію для тогожъ самаго намѣренія. Сверхъ сего Коми-„тетъ долженъ приглашать къ себѣ професора Академіи, „для наблюденія лучшей чистоты слога и ясности въ со-„чиненіяхъ; такожъ и постороннихъ морскихъ офицеровъ, „кого заблагоразсудитъ или за нужное сочтетъ. Въ разсу-„жденіи составленія и гравированія фигуръ, кои къ тако-„вымъ сочиненіямъ не обходимо нужны, потребно по сей „части имѣть искусныхъ мастеровъ, объ отысканіи коихъ, „Комитетъ долженъ приложить свое стараніе. — Отъ „таковаго общаго попеченія можно будетъ ожидать по-„лезныхъ плодовъ. Препорученіе же сего изданія одному „человѣку безъ учрежденія выше объявленнаго Комитета „по многотрудности и разнообразности сего дѣла, не упова-„тельно чтобъ могло производимо быть съ желаемымъ „успѣхомъ.

Государственная Адмиралтейская Коллегія, утвѣрдивъ мнѣніе Вице-Адмирала Шишкова, всеподданнѣйше представила оное ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ на Всевысочайшее благоразсмотрѣніе.

По семъ представленіи воспослѣдовало бытіе Комитета, возсуществовавшаго силою Высочайшаго ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА Повелѣнія, даннаго въ Гатчинѣ, Ноября въ 25 день, 1799 году и сообщеннаго въ Государственную Адмиралтейскую Коллегію слѣдующимъ отъ господи на Вице-Президента Графа Кушелева письмомъ.

„ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО Государь ИМПЕРАТОРЪ выслушавъ прилагаемое у сего представленіе

сей Коллегіи Высочайше повелѣть соизволилъ: такъ какъ собраніе касающихся до строенія кораблей, разведенія и соблюденія лѣсовъ, равно и прочихъ нужныхъ для мореплавательнаго и другихъ искуствъ, матерій, по существу своему есть весьма важно и полезно; ибо чрезъ таковое изданіе всѣ части сихъ предметовъ описаны будутъ, и замѣчанія или изобрѣтенія не останутся забвенными, отъ чего кораблестроители, смотрители за лѣсами, и самые морскіе офицеры, приобрѣтутъ многія нужныя для нихъ свѣденія, и могутъ со временемъ показать не малые успѣхи: того ради и учредить при Коллегіи Комитетъ изъ одного члена оной, трехъ флота Капитановъ и одного корабельнаго мастера, въ число коихъ и назначаются нынѣ Вице-Адмиралъ Шишковъ, флота Капитаны Гамалея, Рябининъ и Корниловъ; корабельный мастеръ Сарычевъ; да сверхъ того употреблять по надобностямъ одного изъ корабельныхъ подмастерьевъ, мачтмахера, и переводчика Каржавина; для рисованія опредѣлить двухъ хорошихъ штурмановъ, а для переписокъ исправныхъ писцовъ, сколько нужно будетъ. — Комитету сему собираться три раза въ недѣлю, и буде потребуется надобность къ сужденію подѣламъ относящимся до лѣснаго департамента, Интендантской Експедиціи, или кораблестроенія, въ такомъ случаѣ приглашать въ присутствіе Комитета управляющаго Лѣснымъ Департаментомъ, или Генералъ-Интенданта, или Оберъ-Сарваера; но таковое приглашеніе дѣлать не иначе, какъ въ суботній день. Комитету прилагать всякое попеченіе о изданіи полезныхъ сочиненій, назначая разныя піесы для перевода съ иностранныхъ языковъ, такожъ задавая къ рѣшенію вопросы, касательно

кораблестроенія, нагрузки, оснастки корабля, Мачтмахерской, Артиллерійской должности, разведенія и храненія лѣсовъ, и о прочемъ. Буде по какимъ предметамъ настоять будетъ надобность въ Профессорѣ, то приглашать онаго изъ Академіи. Въ дальнѣйшемъ же распоряженіи поступить во всемъ по представленію.„

I.

Нѣкоторые касающіеся до кораблестроенія вопросы и отвѣты, съ примѣчаніями на оные.

Въ 1791 году, Англинскіе коммисары поземельныхъ доходовъ задали Остъ-Индской компаніи господину Сарваеру Снодграсу нѣсколько касающихся до лучшаго строенія кораблей вопросовъ, въ надеждѣ, что по долговремянной опытности своей и обращенію въ семъ званіи, удовлетворитъ онъ любопытству ихъ исполненными свѣденія отвѣтами. Господинъ Снодгрясъ отвѣчалъ на сіи вопросы. Нынѣ находящіеся въ Англіи Россійскіе подмастерья Зенковъ и Курепановъ перевели сіи вопросы и отвѣты съ Англинскаго на Россійской языкъ, и въ засвидѣтельствованіе упражненія своего въ принадлежащихъ къ мореплаванію наукахъ прислали переводъ свой къ его Сіятельству господину Вице-Президенту Адмиралтейской Коллегіи Графу Григорію Григорьевичу Кушелеву, которой препроводилъ его въ учрежденный при сей Коллегіи Комитетъ для разсмотрѣнія и напечатанія, буде найдутся любопытства достойными. Комитетъ разсматривая сіи вопросы и отвѣты нашелъ, что нѣкоторые изъ нихъ касаются единственно до Англинской Остъ-Индской компаніи, и потому оставляя оные, яко для насъ не нужные, разсудилъ пред-

ложить здѣсь токмо тѣ, кои относятся вообще къ кораблестроенію. А какъ многіе изъ отвѣтовъ господина Снодграса подвержены сомнѣнію и знающими людьми опровергаются, того ради Комитетъ не пропустилъ при всякомъ таковомъ отвѣтѣ приобщить многіе о томъ другихъ и свои собственныя примѣчанія, дабы изъ различнаго сужденія сего читатель могъ яснѣе видѣть истинну и почерпать свѣденіе и пользу.

ВОПРОСЪ

Какое ваше мнѣніе о томъ: полезно ли годные къ строенію кораблей дубовые кряжи въ великомъ количествѣ складывать въ стопы и хранить оные года за три или болѣе до употребленія ихъ въ дѣло?

ОТВѢТЪ

Беречь года три въ стопахъ дубовые кряжи, связные поясы, доски и прочее, въ Королевскихъ докахъ, столь вредно для лѣсу, и такая великая трата, что за чудо почесть можно, какъ оный такъ долгое время ведется.

ВОПРОСЪ

Какая часть лѣсу, думаете вы, можетъ придти въ негодность, когда оный такимъ образомъ сберегается?

ОТВѢТЪ

Кряжи наваленные одинъ на другой, въ такомъ великомъ количествѣ, какъ то бываетъ въ Королев-

скихъ докахъ, и остающіеся въ семъ положеніи три года или болѣе, должны конечно получать великой вредъ; но какая часть можетъ придти въ негодность, опредѣлить точно не могу: можетъ быть одна треть или болѣе.

ВОПРОСЪ

Можно ли употребляющіеся на составленіе разныхъ частей корабля деревья окладывать на тѣхъ мѣстахъ, или по близости тѣхъ мѣстъ, гдѣ оныя произрастаютъ?

ОТВѢТЪ

Можно, и при томъ съ великою выгодою, наипаче гдѣ провозъ дорогъ.

ВОПРОСЪ

Чрезъ сіе не льзя ли сберечь тотъ лѣсъ, которой обыкновенно тратится при окладкѣ на верфяхъ?

ОТВѢТЪ

Конечно, и тѣмъ паче, когда по подряду окладывать станутъ.

ВОПРОСЪ

Сколько обыкновенно теряется лѣсу чрезъ окладку, то есть, сколько лодовъ (*) обложеннаго лѣсу выходитъ изъ извѣстнаго числа лодовъ не обложеннаго?

(*) Англинскій лодъ содержитъ въ себѣ около шестидесяти Россійскихъ пудовъ.

ОТВѢТЪ

Около половины на партикулярныхъ верфяхъ, но я полагаю гораздо болѣе тратится на Королевскихъ, гдѣ изъ двухъ лодовъ не обложеннаго лѣсу не выходитъ одного лода обложеннаго.

ВОПРОСЪ

Какой способъ почитаете вы лучшимъ для сбереженія лѣса, когда оный уже обложенъ?

ОТВѢТЪ

По пріемѣ въ доки обложенныхъ деревъ, толстыхъ поясовъ и прочее, должно тотчасъ класть ихъ по сараямъ гдѣ есть проходной воздухъ.

Примѣчаніе

Многіе съ мнѣніемъ господина Снодграса не согласны: между прочими господинъ Никольсъ, Англинской заготовщикъ лѣсовъ, упоминая о разныхъ опытахъ, чинимыхъ надъ деревьями, утверждаетъ, что должно оныя доставлять къ Адмиралтейству не очищенными, но съ заболонью, и отнюдь ихъ неправить, то есть не обтесывать съ двухъ сторонъ въ толщину соотвѣтственную рангу корабля; и что кораблестроители, съ коими онъ имѣлъ случай разсуждать о семъ, всѣ единогласно одобряли доставленіе деревъ съ заболонью, какъ для прочности, такъ и для того, что провѣтрившійся лѣсъ въ Адмиралтействѣ можно употреблять самымъ выгоднѣйшимъ образомъ. Въ продолженіе послѣдней войны, говоритъ онъ, изключая нѣкоторыхъ обстоятельствъ, кораблестроители, подряженные

отъ правительства строить линейные корабли изъ доставляемаго къ верфямъ ихъ лѣса, при покупкѣ онаго, выбирали всегда неправленой: естьли бы для нихъ выгоднѣе было править и обдѣлывать по лекаламъ лѣсъ въ самыхъ рощахъ, то бы люди столь опытные конечно не приминули симъ воспользоваться, какъ ради избѣжанія отъ излишнихъ издержекъ, такъ и самаго предосужденія. Мнѣ извѣстно все то, продолжаетъ господинъ Никольсъ, что защитники правки и окладки деревъ въ лѣсахъ приводятъ въ доказательство мнѣнія своего; я знаю всю силу ихъ разсужденія и доводовъ, но при всемъ томъ не страшусь утверждать, что предлагаемый ими способъ не можетъ употребляемъ быть съ общественною пользою. Не малыя мои въ семъ дѣлѣ упражненія, во время обѣздовъ моихъ для собиранія годныхъ къ корабельному строенію лѣсовъ, столько удостовѣряютъ меня въ ономъ, что я смѣло предаю сіе на судъ всѣмъ тѣмъ, которые прилѣжаніемъ и трудами своими въ томъ искусились. По мнѣнію его дубъ въ заболони можетъ лежать безъ порчи лѣтъ до шести, какъ то часто случается въ казенныхъ Адмиралтействахъ, гдѣ долговремяннымъ искусомъ познали, что лучшій способъ къ просушиванію дуба, прежде употребленія онаго, состоитъ въ содержаніи его съ заболонью года два, три и болѣе, потому что оный тогда твердѣетъ постепенно, никогда не трескается и не щеляется, или по крайней мѣрѣ его не ведетъ, то есть волокна его остаются всегда въ естественномъ ихъ положеніи; напротивъ того по снятіи заболони съ деревъ не давно срубленныхъ не токмо всѣ сіи поврежденія часто случаются, но и приводятъ лѣсъ въ совершенную негодность.

Господинъ Никольсъ пріемля за доказанное уже, что деревья провѣтриваемыя въ заболони твердѣютъ и никакого вреда отъ того не терпятъ, почитаетъ за нужное хранить въ такомъ состояніи въ Адмиралтействахъ не малый запасъ лѣсу, и похваляетъ сдѣланное въ Англинской Адмиралтействѣ Коллегіи учрежденіе, чтобъ имѣть всегда онаго довольное количество для трехъ лѣтняго употребленія.

Причину же столь скорой порчи правленаго лѣсу полагаетъ онъ въ томъ, что годичные слои, которыми сердце дерева обрастаетъ, отъ правки будутъ обрѣзаны, отъ чего соки скоро выпаряются и въ деревѣ дѣлаются разщелины, въ которыя входитъ мокрота и производитъ гнилость. Хотя сіи разщелины не всегда случаются, однако чрезъ отнятіе сочныхъ слоевъ, прежде провѣриванія дерева, поры внѣшнихъ частей онаго отъ воздуха вдругъ сжимаются, что препятствуетъ испаренію внутреннихъ соковъ, отъ чего ферментація скоро начинается и согнитіе дѣлается послѣдствіемъ оной; сего не случится, когда деревья провѣтриваемы бываютъ съ заболонью, какъ по тому, что поры внѣшнихъ частей дерева не вдругъ сжимаются, по причинѣ окружащей ихъ заболони, укрывающей ихъ отъ солнечнаго зною и вѣтровъ, такъ и по свободному испаренію соковъ сквозь ноздреватый составъ заболони.

Примѣтимъ здѣсь, что можетъ быть случающееся иногда великое затрудненіе и дороговизна въ доставленіи лѣсовъ побудитъ паче взирать на выгоды, произходящія отъ дешевизны въ провозѣ оныхъ, нежели на пользу сбереженія ихъ; окладка или правка дерева на мѣстѣ, гдѣ

оно выросло, уменьшаетъ много величину онаго, а потому и провозъ его становится дешевлѣ; но во первыхъ кажется весьма худой и не хозяйственной разсчотъ, награждать важный и многія слѣдствія влекущій за собою убытокъ въ поврежденіи дерева, маловажною въ провозѣ онаго дешевизною; а во вторыхъ и самая дешевизна сія, по разсмотрѣніи всѣхъ обстоятельствъ, весьма уменьшается: ибо хотя мы согласно съ господиномъ Сподграсомъ и положимъ, что обложенныя деревья теряютъ почти половину величины и тягости своей, однакожъ необходимо нужно при окладкѣ оныхъ оставлять у нихъ довольный запасъ, безъ котораго размѣренія ихъ могутъ часто быть не достаточны въ разсужденіи тѣхъ мѣстъ, кои онѣ въ кораблѣ занимать долженствуютъ; при томъ же какъ сей запасъ, такъ и отбятая окладкою отъ дерева часть, будучи изрублены въ щепы, пропадаютъ; а когда бы дерево привезено было не обложенное, тогда бы изъ сихъ обращающихся въ щепу частей онаго могли выходить многія нужныя для мѣлкихъ судовъ подѣлки. Мы видимъ сколь немалую пользу въ сбереженіи лѣса приноситъ нынѣ въ Санктпетербургскомъ и другихъ нашихъ Адмиралтействахъ заведеніе, чтобъ при окладкѣ по лекаламъ деревъ не топоромъ обтесывать оныя, какъ то до нынѣ было, но опиливать пилою: отъ сего выходятъ многія пропадавшія прежде части дерева весьма годными для разныхъ употребленій, и замѣняютъ тѣ цѣльныя деревья, кои бы безъ сихъ остатковъ, на выходящія изъ нихъ подѣлки употреблять надлежало. И такъ не токмо выгода дешевизны сей не можетъ противуполагаться пользѣ сбереженія лѣсовъ, но даже и сама она подвержена сомнѣнію. Въ прочемъ обложенный или

8. 57195

правленый дубъ, для лучшаго сохраненія онаго, совѣтуютъ держать въ соленой водѣ, какъ то дѣлаютъ въ Голландіи и Гишпаніи. Въ сей послѣдней сберегаютъ отъ жаровъ запасной мачтовой лѣсъ зарываніемъ онаго въ песокъ, и дѣйствительно песокъ для правленаго лѣсу можетъ нѣкоторымъ образомъ служить вмѣсто заболони, способствуя свободному изхожденію соковъ изъ дерева.

Господинъ Никольсъ, хотя и по собственной долговременной опытности своей заслуживаетъ всякую довѣренность, однакожъ онъ въ подтвержденіе доводовъ своихъ ссылается еще на мнѣнія корабельныхъ мастеровъ, подмастерьевъ и окладчиковъ по лекаламъ, Портсмутскаго и другихъ казенныхъ Адмиралтействъ и партикулярныхъ верфей. Онъ разспрашивалъ каждаго изъ нихъ особо, и всѣ были одного съ нимъ мнѣнія; а какъ лѣсъ въ Англіи обыкновенно доставляется не токмо не обдѣланнымъ по лекаламъ, но даже и не очищеннымъ отъ заболони, то господинъ Ваитъ, мастеръ корабельной Портсмутскаго Адмиралтейства, услышавъ о предложеніи доставлять правленый лѣсъ, весьма тому удивился и письменно извѣстилъ его, что для пятидесятипушечнаго корабля именуемаго Леопардъ, всѣ члены онаго были заготовлены, обдѣланы по лекаламъ, и сложены на прокладкахъ; спустя нѣсколько времени велѣно было оный корабль построить: тогда нашли, что не меньше какъ третью часть тѣхъ членовъ должно было отбросить за негодностію, то есть за щелями, внутреннею гнилью и прочимъ.

Господинъ Поръ, издавна торгующій дубовыми лѣсами, имѣлъ великое количество оныхъ въ заболони, которая отъ долговременности начала уже гнить; но самыя деревья

и сердцевина ихъ были совершенно невредимы: онъ изъ таковаго лѣсу строилъ многіе корабли, кои оказались особенно прочны и добротны, а наипаче корабль построенный для южнаго моря. Онъ почитаетъ за весьма вѣроятное, что таковые корабли прослужатъ долѣе, нежели строемые изъ лѣсу не провѣтреннаго симъ образомъ, и при томъ упоминаетъ, что недавно былъ онъ свидѣтелемъ при окладкѣ одного бимса изъ дерева, которое въ заболони лежало двадцать четыре года, и у котораго заболонь вся почти згнила, но самое дерево и сердцевина его были совершенно здоровы.

Мы для вящшихъ свѣденій любопытнаго читателя присовокупимъ здѣсь еще выписку изъ опытовъ, дѣланныхъ въ разныя времена надъ дубовыми лѣсами у насъ въ Россіи при Санктпетербургскомъ Адмиралтействѣ.

Въ 1778 году по свидѣтельству учиненному стоявшимъ въ конусахъ дубовымъ лѣсамъ найдено, что въ нѣкоторыхъ изъ оныхъ оказалась гниль и фаулы; по чему для лучшаго сохраненія оныхъ велѣно было въ слѣдующемъ году сдѣлать опытъ надъ нѣсколькими изъ дубовыхъ деревъ, заготовленныхъ въ Казанѣ въ 1777, а сюда доставленныхъ въ 1778 году осенью; а именно:

1. Два дерева 74 пушечнаго рангу - } Затоплены были въ Адмиралтейскомъ каналѣ у Исакіевскаго моста въ воду.
2. Два дерева 66 пушечнаго рангу - } Поставлены были въ новой Голландіи въ конусы. (*)

(*) Опытъ сей не могъ быть дѣйствителенъ, поелику сіи конусы были тогда сами сыры, и такъ могли сообщать сырость свою поставленному въ нихъ для сохраненія дереву.

3. Два дерева - } Положены были на подкладкахъ въ конусахъ же.

Чрезъ пять лѣтъ сіи деревья свидѣтельствованы и найдено:

1. Затопленныя въ водѣ оказались здоровы и только что нав дѣнѣли.
2. Поставленныя въ конусахъ съ концовъ сдѣлались глилы.
3. Лежавшія въ конусахъ какъ съ концовъ такъ и въ срединѣ имѣли гнилость.

Перьвыя изъ сихъ два дерева, кои были затоплены, для дальнѣйшаго изслѣдованія вынуты изъ воды, и поставлены въ конусы на одинъ годъ; а по прошествіи сего срока пробованы: одно изъ нихъ, по отрубленіи отъ обоихъ концовъ онаго по шести дюймовъ, явилось здорово и никакою гнилостію не заражено; а другое, по отрубленіи тожъ шести дюймовъ съ конца, на которомъ оно стояло, имѣло по сердцу гниль окружностію въ два съ половиною дюйма, и когда отъ онаго отрублено было еще одинъ футъ, тогда гниль вся вышла; оба же сіи дерева съ наружи просохли, а внутри были сыры и имѣли обыкновенныя съ боковъ трещины.

Въ 1780 году надъ бывшими въ наличности здѣсь въ Петербургѣ, и привезенными сюда въ томъ же году деревьями, дѣланъ былъ слѣдующій опытъ:

Три дерева, 74 пушечнаго рангу, обтесанныя по лекалу, одно въ настоящую пропорцію, другое съ прибавкою на каждую } Положены были на открытомъ воздухѣ по срединѣ Адмиралтей-

сторону по одному дюйму, а третье такое же точно какъ первое, но вымазанное смолою.

ства, подлѣ тумбы у солнечныхъ часовъ (*)

Сіи деревья, пролежавъ на воздухѣ три года и девять съ половиною мѣсяцовъ, оказались съ концовъ и по сторонамъ во многихъ глубокихъ трещинахъ, мѣстами получили дряблость, и къ употребленію на свое званіе сдѣлались не удобны; а пробывъ въ томъ же положеніи еще одинъ годъ, по всѣмъ трещинамъ ихъ явилась гниль и уже оныя ни куда болѣе, кромѣ дровъ, негодились.

Въ 1782 году дѣланъ былъ опытъ надъ обтесанными нарочно по лекалу и отправленными изъ Казани двѣнадцатью деревьями 74 пушечнаго рангу.

1. Шесть деревъ обтесанныхъ по лекалу въ настоящую пропорцію, придоставленіи оныхъ въ Петербургѣ, лежали въ баркѣ на низу.
2. Другія же шесть деревъ обтесанныхъ по лекалу съ запасомъ, изъ коихъ два дерева вымазаны были широмъ, лежали въ баркѣ на верху. Сіи въ продолженіе одного года четырехъ мѣсяцовъ въ пути, будучи еще въ баркахъ, получили съ одной стороны небольшія трещины.

Положены были на открытомъ воздухѣ по срединѣ Адмиралтейства, подлѣ тумбы у солнечныхъ часовъ.

(*) Въ семъ опытѣ примѣчается великой недостатокъ: не надлежало бы всѣхъ сихъ деревъ оставлять на открытомъ воздухѣ, но токмо нѣкоторыя изъ нихъ; а другія положить

Всѣ сіи деревья какъ въ низу такъ и въ верху на баркѣ везенныя, пролежавъ въ Адмиралтействѣ годъ девять мѣсяцовъ, оказались съ боковъ въ трещинахъ, а въ концахъ заражены были не большою гнилью; смолою же вымазанныя два дерева, съ концовъ згнили больше нежели на полутора фута. Когдажъ пробыли въ томъ же положеніи еще одинъ годъ, то нѣкоторыя изъ нихъ годны были на однѣ токмо не большія суда, другія на самыя мѣлкія штуки, а иныя и со всемъ уже ни начто болѣе кромѣ дровъ не годились.

Въ 1786 году Октября 31 дня, для пробы вымазаны были выписанною изъ Англіи новоизобрѣтенною выходящею изъ уголья смолою нижеслѣдующія деревья:

		Дюймы	
1.	Дерево 100 пушечнаго рангу, толщиною въ	16	Запоплены были въ Адмиралтейскомъ каналѣ у мосту.
	доска въ	4	
2.	Дерево въ	16	Запоплены были мѣлко въ новой Голландіи въ каналѣ.
	Доска въ	4	
3.	Чакъ въ	16	Положены были въ новой Голландіи на открытомъ воздухѣ и на землѣ.
	Доска въ	4	
4.	Дерево 74 пушечнаго рангу въ	23	Поставлено было въ новой Голландіи въ конусы.

въ сараѣ подъ кровлею на проходномъ воздухѣ, дабы видѣть разность бывшаго подверженнымъ дождю и солнечному зною дерева, съ тѣмъ, которое отъ оныхъ было защищено.

5.	Доска въ	-	-	4	Положена была въ Адмиралтействѣ на кровлю надъ купорною масперскою.

Въ 1791 году симъ деревьямъ дѣлано было свидѣтельство и оказалось слѣдующее:

1. Запопленныя въ Адмиралтейскомъ каналѣ весьма хороши и противъ прочихъ въ крѣпости отмѣнны.
2. Мѣлко запопленныя въ Голландіи въ воду съ верхнихъ сторонъ подрябли, чаятельно отъ случавшейся убыли воды, открывавшей верхнія ихъ стороны прикосновенію къ нимъ воздуха; въ прочемъ онѣ здоровы.
3. Лежавшія на открытомъ воздухѣ на землѣ гнилы, а особливо съ тѣхъ концовъ, кои были къ солнцу, и къ употребленію со всемъ негодны.
4. Дерево поставленное въ конусахъ, какъ съ концовъ такъ и по сердцу, гнило, а болѣе съ верхняго конца.
5. Бывшая на кровлѣ доска подрябла.

ВОПРОСЪ

Въ недостаткѣ деревянныхъ книсъ, чемъ вы оныя замѣняете?

ОТВѢТЪ

Желѣзомъ, ибо оно есть лучшая замѣна.

ВОПРОСЪ

Когда вы одобряете желѣзо, то на какія части корабля оное съ большею пользою употребляемо быть можетъ?

ОТВѢТЪ

Желѣзо можно употреблять на висячія для всѣхъ дековъ книсы и стандерсы; на брештуксы, кромѣ дечныхъ; на ридерсы, крапчесы, винтранцовыя и шранцовыя книсы, и на книсы вообще: я уже нѣсколько лѣтъ испыталъ и удостовѣрился, что желѣзо для всѣхъ выше упомянутыхъ подѣлокъ, въ какомъ бы то ни было кораблѣ, военномъ или купеческомъ, съ лучшею пользою, чѣмъ дерево, употреблять можно.

Примѣчаніе

Можно съ мнѣніемъ господина Снодграса согласиться, что желѣзо есть лучшая замѣна дереву въ недостаткѣ сего послѣдняго, но чтобъ оное безъ нужды, при изобиліи дерева, могло предпочитаться оному въ толь важныхъ частяхъ корабля, каковыя онъ именуетъ, сіе противно не токмо общему всѣхъ кораблестроителей и мореплавателей мнѣнію, но даже и самому простому понятію объ огромности корабля и качкѣ онаго на морѣ. Все то, въ чемъ можно отдать преимущество желѣзнымъ книсамъ предъ деревянными, состоитъ развѣ въ томъ, что оныя не столько занимая мѣста, какъ деревянныя, съ лучшимъ просторомъ и уютностію употребляться могутъ въ тѣхъ мѣстахъ корабля, гдѣ крѣпленія онаго не такъ важны, какъ напримѣръ въ верхнихъ каютахъ. Мы и здѣсь для любопытныхъ читателей помѣстимъ сдѣланныя противъ сего тѣмъ же господиномъ Никольсомъ возраженія, переведенныя, съ Англинскаго языка переводчикомъ Федоромъ

Каржавинымъ изъ книги называемой: A collection of pappers on naval Architectur. London. vol. II. part. I. No. XXXV 1795.

Господинъ Снодграсъ (говоритъ Никольсъ) вмѣсто дубовыхъ книсъ, ввелъ съ нѣкоторымъ успѣхомъ въ употребленіе желѣзныя книсы для крѣпленія кораблей Остъ-Индской компаніи; и чрезъ его стараніе, господа комисары земскихъ доходовъ заблаго разсудили присовѣтовать употребленіе оныхъ такожъ и для крѣпленія военныхъ кораблей. Но какъ отъ принятія сей перемѣны могутъ произойти великія и весьма важныя слѣдствія для нашего флота, то и не должно распространять оную, иначе какъ по яснѣйшимъ доказательствамъ ея пользы. Подумавъ хорошенько о семъ предметѣ, и разсмотрѣвъ прилѣжно состояніе таковыхъ желѣзныхъ связей во многихъ Остъ-Индскихъ корабляхъ, я имѣлъ причину увѣриться совершенно въ томъ, что какъ бы хорошо выработаны нибыли помянутыя желѣзныя книсы, однако доброта ихъ не будетъ противъ доброты дубовыхъ книсъ; и въ семъ моемъ мнѣніи всѣ корабельныя мастера, съ которыми я говорилъ, со мною согласны, выключая одного господина Снодграса.

Желѣзныя книсы имѣютъ меньше наружной плоскости, и потому не могутъ держать часть, къ которой онѣ присоединены, съ такою крѣпостію и плотностію, съ какими держатъ оную обыкновенныя дубовыя книсы; при томъ желѣзо не имѣетъ такой упругости какъ дерево, и слѣдовательно скорѣе отстанетъ и изломается: также не могутъ желѣзныя книсы сносить толь плотную прибивку какъ дубъ, потому что сущность ихъ не такъ велика какъ въ дубовыхъ книсахъ; и диры на желѣзѣ

должны всегда быть ширѣ, нежели болты, которыми оное пришивается; слѣдовательно желѣзныя книсы могутъ разшататься, а дубовыя имѣютъ со всемъ противное дѣйствіе. Словомъ сказать, я не могъ примѣтить, чтобъ введеніе желѣзныхъ связей въ конструкцію нашихъ военныхъ кораблей могло сдѣлать какую либо пользу; а на противъ того можетъ оно произвесть много зла. Хотя же связи желѣзныя и употребляются нынѣ на Остъ-Индскихъ корабляхъ, однако не слѣдуетъ изъ того, чтобъ онѣ годились и для военныхъ кораблей: ибо гораздо легче связать верхнія части Остъ-Индскаго корабля, нежели военнаго, а особливо двухъ или трехъ палубнаго, потому что на Остъ-Индскихъ корабляхъ нѣтъ той ужасной тяжести пушекъ, мачтъ, реевъ, стенгъ, снастей, парусовъ и якорей, каковая есть на военныхъ корабляхъ; и для того гнѣтеніе и качка на первыхъ не такъ сильны бываютъ какъ на послѣднихъ. Совсѣмъ тѣмъ, наши военные корабли, укрѣпленные лежачими, висячими и транцовыми книсами, такожъ ридерсами и брештуксами, сдѣланными изъ добраго Англинскаго дуба, могутъ въ зимнѣе время безъ повреждения плавать по самымъ бурнымъ морямъ, таковымъ какъ Англинскій каналъ и Бискайскій заливъ. Я думаю, всякъ со мною согласится, что вообще не льзя жесточѣ найти опытовъ, какъ тѣ, каковыми крѣпость кораблей нашихъ испытана. Когда нещастной Роялъ-Джоржъ получилъ роковой конецъ въ Спитгедѣ, ему было уже двадцать четыре или пять лѣтъ отъ спуска, и онъ многія зимы выдержалъ съ камнеподобною твердостію суровое море Англинскаго канала и залива Бискайскаго. Такъ можно ли почесть осторожностью, и сходно ли

будетъ съ благоразумiемъ, когда мы бросимъ свое прежнее, дознанное и надежное средство, связывать и укрѣплять наши корабли дубовыми книсами, а на мѣсто его примемъ сомнительное, и могу сказать, опасное употребленiе желѣзныхъ связей?

Здѣсь къ стати сказать, что мы имѣемъ передъ глазами нѣсколько примѣровъ, доказывающихъ опасность крѣпленiя военныхъ кораблей желѣзными книсами. Многiе изъ кораблей нами взятыхъ у Французовъ укрѣплены были желѣзными висячими книсами; (я сказалъ висячими потому, что я не видалъ, чтобы когда нибудь Французы употребляли лежачiя книсы, ни дубовыя ни желѣзныя) и надлежитъ при томъ замѣтить, что выдѣлка тѣхъ висячихъ книсъ была превосходная. Правительство наше купило тѣ корабли, вооружило ихъ и послало въ море: но вскорѣ найдено, что отъ качки многiя книсы лопнули, другiя разшатались, и многiе болты были совсѣмъ какъ отрѣзаны. Когда же тѣ корабли стали одинъ за другимъ возвращаться въ нашъ портъ и введены были въ Докъ, тогда по освидѣтельствованiи состоянiя книсъ ихъ, нашли оныя столь плохими, что принуждены отдирать ихъ, и на мѣсто оныхъ ставить дубовыя. Сему я самъ былъ свидѣтелемъ, и все сiе подробно описано въ журналахъ нашего Адмиралтейства.

Въ числѣ военныхъ кораблей нами взятыхъ у Французовъ, хотя многiе укрѣплены были желѣзными книсами, однако нѣкоторыя имѣли также и деревянныя книсы; но оныя сдѣланы были изъ мѣлкаго и некорыстнаго дуба, потому, что матерыхъ книсъ не льзя сдѣлать изъ того дуба, которой идетъ у Французовъ на строенiе ихъ кораблей:

однако сіе ясно показываетъ, что и Французы предпочитаютъ дубъ желѣзу для дѣланія книсъ, когда могутъ токмо достать оный; а ежели бы они давали преимущество желѣзу, то не имѣя никакаго въ семъ металлѣ недостатка, могли бы они вездѣ употреблять книсы желѣзныя.

Я навѣрно полагаю, что защитники желѣзныхъ книсъ будутъ говорить, что, поелику можетъ въ Англіи когда нибудь воспослѣдовать недостатокъ въ строевомъ корабельномъ дубѣ, то, дабы не ускорить сего недостатка, должно ввести употребленіе желѣзныхъ книсъ на мѣсто дубовыхъ; но мнѣ кажется, что сіе средство не произведетъ желаемаго успѣха; ибо лѣсъ, которой идетъ на дѣланіе книсъ, на другое дѣло не годится, по крайнѣй мѣрѣ не съ такою выгодою: и я держусь крѣпко того мнѣнія, что, пока будетъ въ Англіи довольно строеваго дуба, то конечно въ соразмѣрномъ количествѣ достаточно будетъ и книсоваго лѣсу, безъ остановки корабельнаго строенія, когда по принятому обыкновенію станутъ оный употреблять съ бережью, какъ понынѣ было.

Я еще скажу утвердительно, что въ строеніи корабельномъ какъ можно меньше употреблять надлежитъ желѣза, и въ такомъ токмо количествѣ, какое для прочности необходимо потребно; а гдѣ можно положить дерево или мѣдь вмѣсто желѣза, тамъ всегда предпочитать ихъ сему послѣднему металлу; ибо всякъ знаетъ, что дерево, отъ прикосновенія къ нему желѣза портится, а отъ мѣди напротивъ того сохраняется, чему многіе примѣры можно видѣть въ нашемъ Адмиралтействѣ.

ВОПРОСЪ

Можно ли сдѣлать для уменьшенія расходовъ дубоваго лѣса, какую либо въ наборѣ большихъ кораблей перемѣну?

ОТВѢТЪ

Можно: уменьшать у всѣхъ кораблей уклонъ топтимберсовъ; да кпомужъ наборныя деревья править тонѣ, а по лекалу пускать толще; чрезъ сіе средство увеличится крѣпость корабля, и уменьшится расходъ дубоваго лѣса.

Примѣчаніе

Вопросъ сей есть весьма важный и требующій глубокаго изслѣдованія и опытовъ, а потому и не можно удовольствоваться таковымъ краткимъ и рѣшительнымъ показаніемъ средствъ, о каковыхъ въ отвѣтѣ на оный упомянуто, и которыя, естьли бы были истинныя, то по важности оныхъ конечно бы давно уже были замѣчены и введены въ употребленіе.

ВОПРОСЪ

Случилось ли вамъ когда разсуждать о способахъ составленія елинговъ или доковъ для строенія кораблей и вводки оныхъ; и не нашли ли вы лучшихъ средствъ къ приведенію сего въ совершенство съ уменьшеніемъ количества лѣса употребляемаго на сооруженіе тѣхъ елинговъ и доковъ?

ОТВѢТЪ

На составленїе доковъ и елинговъ идетъ обыкновенно худшїй лѣсъ, почему и несколь важно употребляемое на то количество онаго; касательножъ до способовъ спусканїя и вводки кораблей на верфяхъ, то нахожу многое требующее лучшаго поправленїя. Да позволится мнѣ здѣсь замѣтить, коль безразсудно есть поступать по старинному худому, однако и нынѣ еще во всѣхъ Королевскихъ докахъ употребляемому обычаю, спускать корабли по горбатому фундаменту, по которому, стоя на прикрѣпленныхъ къ нимъ большими дубовыми копыльями саняхъ, сходятъ они на коротких полозьяхъ ихъ, имѣющихъ подъ концами своими слайсесы (*): таковымъ способомъ ни одинъ корабль безъ перелому спуститься не можетъ и слѣдственно болѣе или менѣе поврежденъ будетъ. Для избѣжанїя впредь таковыхъ въ кораблѣ поврежденїй нужно высоту переднихъ блоковъ фундамента прибавить, или среднихъ убавить, столько, чтобъ верхи ихъ составляли прямолинейную плоскость, наклонную къ водѣ около одного дюйма на футъ для большихъ кораблей,

(*) Слайсесами у Англичанъ (slices) называются широкія въ видѣ клиньевъ обтесанныя дубовыя штуки, употребляемыя для поддуванія подъ корабль полозьевъ, за день до спуска онаго. Таковые же слайсесы кладутся иногда подъ фундаментъ на блоки, для выравниванія ихъ поверхностей.

а для малыхъ цѣлый дюймъ положить можно. Полозья пусть останутся по прежнему, но безъ дубовыхъ или большихъ копыльевъ и безъ слайсесовъ. Для укрѣпленія же сосновыхъ или малыхъ копыльевъ, дабы оные не выпадали, прибить по обоимъ концамъ полозьевъ къ днищу корабля доску. Сверьхъ сего имѣть еще подъ заднею оконечностію киля родъ жолоба, которой долженъ, начинаясь за четырнадцать футъ въ переди старпоста, простираться къ водѣ до самаго конца елинга, и быть въ такой же точно высотѣ и съ таковою же наклонностію, какъ фундаментъ, дабы корабль переднимъ концемъ киля своего могъ надежно бѣжать по оному. Симъ средствомъ судно спустится безъ всякаго вреда; ибо оно и тогда безопасно и твердо стоять будетъ, когда всѣ блоки изъ подъ киля его выколотятся, и можетъ на долгое время оставаться въ семъ положеніи. (1)

Вводить большіе корабли таковымъ образомъ, каковымъ вводятся они въ Портсмутскомъ и прочихъ докахъ, то есть, когда по причинѣ малой воды не льзя корабля поставить на блоки, встаскивать его на оные талями, и потомъ для подведенія киля, фалшкиля и прочаго, поднимать клиньями и подпорами, есть чрезвычайно безразсудно и тѣмъ удивительнѣе, что оное такъ долго изъ употребленія не выходитъ; ибо по разсмотрѣніи слюзовъ на разныхъ судоходныхъ каналахъ

въ здѣшней землѣ, можно было бы тотчасъ увидѣть способъ гораздо лучшій и удобнѣйшій для вводки большихъ кораблей и для подняттія оныхъ на блоки, когда понадобится перемѣнить киль, или исправить другія починки, безъ малѣйшей трудности, чрезъ наполненіе доковъ водою до потребной высоты, посредствомъ басейна, которой можно всегда наполнять и держать полнымъ огненною машиною, или инымъ чемъ, съ небольшею издержкою и съ величайшею пользою. (2)

Примѣчанія на предъидущій отвѣтъ

(1) Что касается до уничтоженія погиби спусковаго фундамента, короткихъ полозьевъ, и употребляемыхъ подъ концы оныхъ клиньевъ подъ именемъ слайсесовъ, въ томъ мы съ господиномъ Снодграсомъ согласны: оное у насъ въ Россіи не употребляется, да и дѣйствительно могло бы служить къ перелому корабля; въ разсужденіи же долгихъ копыльевъ, не видно ни какой причины, по которой бы могли они причинять вредъ кораблю; напротивъ того чрезъ присоединеніе саней къ корпусу онаго доставляютъ они не малую безопасность спуску. Правда, что уничтоженіе оныхъ можетъ замѣняться прикрѣпленіемъ къ подводной части корабля досокъ, которыми вершины короткихъ копыльевъ держаться будутъ въ данномъ имъ положеніи; но сіе можно дѣлать токмо въ Англіи, а не у насъ въ Россіи; во первыхъ по причинѣ бывающаго тамъ чрезъ каждые шесть часовъ правильнаго прилива, въ которое время у корабля стоящаго на стапелѣ

ахтерѣ-штевень бываетъ уже отъ пяти до семи футъ въ водѣ, по чему и не можетъ быть большой опасности для спуска; ибо кромѣ того, что приливъ дѣлаетъ великое пособіе, можно спускать корабль въ самое полноводіе, когда теченіе на нѣсколько минутъ останавливается, какъ то Англичане всегда и дѣлаютъ. Во вторыхъ потому, что вскорѣ послѣ спуска корабли ихъ вводятся въ сухіе доки для обшивки мѣдью, гдѣ прикрѣпленныя къ подводной части корабля доски, и проч. весьма удобно отняты и остающіеся отъ того гвоздяныя диры легко задѣланы быть могутъ. У насъ же нѣтъ ни прилива, ни сухихъ доковъ; теченіе въ Невѣ быстрое, а глубина воды при самомъ сходѣ съ фундамента бываетъ иногда меньше той, въ какую въ Англіи погружается ахтеръ-штепень корабля стоящаго еще на стапелѣ; а потому и надлежитъ здѣсь несравненно больше брать предосторожностей для безопасности спуска. Что принадлежитъ до жолоба подъ килемъ, оное есть весьма изрядная мысль, достойная вниманія кораблестроителей; но при нынѣшнемъ образѣ спусканія кораблей, доколѣ даютъ паденіе килю не паралельное паденію спусковаго фундамента, сей жолобъ можетъ служить токмо для одного переднаго конца киля, а прочія части его оставаться будутъ, какъ безъ жолоба, такъ и съ онымъ, безъ всякой поддержки; почему и пользы отъ него никакой не прибудетъ; чего ради желательно бы было придумать, чтобъ весь киль могъ бѣжать по жолобу, дабы сдѣлать тѣмъ облегченіе сходящему со стапеля кораблю.

(2) Сіе разсужденіе касается собственно до вводимыхъ въ доки Англинскихъ кораблей; ибо наши Россійскіе при вводѣ оныхъ въ Кронштадскій каналъ безъ всякихъ подобныхъ затрудненій, благодаря ПЕТРУ Великому, ставятся прямо на блоки.

ВОПРОСЪ

Не можете ли вы предложить какого либо лучшаго способа для сбереженія кораблей послѣ отстройки оныхъ, чемъ ставить ихъ ошвартовленными въ гаванѣ?

ОТВѢТЪ

Я уже сказалъ, чтобы вводить ихъ въ доки, покрывая кровлями; но совѣтую сдѣлать нѣсколько опытовъ прежде, нежели принято сіе будетъ за общее правило.

ВОПРОСЪ

Положимъ, что Остъ-Индской корабль строился подъ кровлею нѣсколько лѣтъ; наборъ его и прочія деревья хорошо просушены; диры для нагелей проверчены задолго предъ тѣмъ, когда надобно заколачивать въ нихъ нагели. Желательно знать, сколько лѣтъ или кампаній можетъ прослужить таковый корабль?

ОТВѢТЪ

Корабли строющіеся по таковымъ правиламъ могутъ прослужить отъ двенадцати до пятнадцати лѣтъ, съ не большою издержкою на починку оныхъ, и

сдѣлать шесть кампанїй или рензовъ; но корабли въ краткое время и изъ сыраго лѣсу построенные, не могутъ и четырехъ кампанїй сходить безъ починокъ.

ВОПРОСЪ

Не извѣстно ли вамъ какое средство къ уменьшенїю количества дубоваго лѣсу, употребляемаго въ строенїе мореходныхъ судовъ; или къ увеличенїю прочности кораблей безъ тягостныхъ издержекъ; или вообще обо всемъ томъ, что можетъ служить къ совершенству строенїя и сохраненїя кораблей?

ОТВѢТЪ

Наблюденїе слѣдующихъ правилъ можетъ къ тому способствовать: лѣсу заготовленнаго имѣть неболѣе, какъ на одинъ годъ.

Дубовые кряжи недолжны больше году лежать не обложенными: ибо лѣсъ отъ солнечныхъ лучей и отъ дождя чрезвычайно много получаетъ вреда, когда на открытомъ воздухѣ лежитъ. (1)

Деревья должно тотчасъ по прїемѣ ихъ на верфи окладывать, и потомъ набравъ изъ оныхъ наборы кораблей, оставлять для просушки подъ кровлею.

Для лучшей и скорѣйшей окладки деревъ нужно разкладывать ихъ всѣ порознь по верфи, дабы можно было вдругъ видѣть, какое дерево на какой членъ корабля употребить выгоднѣе, безъ повреждения его слоевъ: чрезъ сїе обдѣланныя деревья будутъ гораздо

крѣпче и меньше понапрасну обтесаны; да къ тому жъ и не надобно будетъ издерживать казну для стаскиванія и растаскиванія деревъ.

Наборныя деревья на всѣ корабли должно ставить по подряду, и принимать на верфи уже обдѣланными; набрать наборы, и послѣ, когда простоятъ опредѣленное для просушки время, строить корабль по другому подряду.

Когда наберутъ корабли наборомъ, то должно заготовить бимсы, книсы, доски и прочее, и положить ихъ по сараямъ, дабы они просохли. Доски распариваемыя не худо класть на прокладки, и по вынутіи оныхъ изъ паровъ тотчасъ выжигать, дабы въ нихъ отнюдь никакой сырости не оставалось. (2)

Не худо имѣть нѣсколько военныхъ кораблей на стапеляхъ подъ кровлею, дабы въ случаѣ надобности тотчасъ можно было ихъ спустить. (3)

Изъ деревьевъ не обложенныхъ, которыя по верфямъ лежатъ, должно наборные члены немедлѣнно обложить и по мѣстамъ поставить; буде которыхъ недостанетъ, то чрезъ вольныхъ поставщиковъ достать, и потомъ оставить для просушки подъ кровлею: чрезъ сіе много сберечь можно лѣсу, которой нынѣ гніетъ токмо и лежитъ безполезенъ.

Большихъ починокъ ни на одномъ кораблѣ не исправлять, то есть не перешимбировывать, такъ

сказать, совершенно; но исправлять и укрѣплять ридерсами и стандерсами; на мѣсто же требующихъ таковыхъ починокъ кораблей, когда понадобятся, закладывать новые; ибо извѣстно, что многіе корабли починкою своею столькожъ стоили, какъ бы и два корабля снова построенные. Можетъ быть иные думаютъ чрезъ то сберегать лѣсъ, однако они обманываются. (4)

Всѣ во флотѣ корабли коротки отъ десяти до тринадцати футъ по ихъ рангамъ. Гораздо бы лучше было дѣйствовать пушками, естьли бы прибавили между портами по дереву, и носовой и кормовой порты по отнесли ближе къ миделю, да и безопаснѣе бы и крѣпче были отъ того корабли; при томъ же не было бы нужды въ длинныхъ доскахъ, чтобъ чрезъ три порта разносить стыки; ибо тогда и чрезъ два порта можно бы было сіе сдѣлать.

Гальюны и боковыя галлереи должно у всѣхъ кораблей поубавить, да и навѣсь кормы тоже. Кормовая часть противу средней чрезъ мѣру высока. Форъкастель и кватеръ-декъ должны быть соединены; ибо естьли у корабля два, три или четыре дека на кормѣ и на носу, то и на срединѣ должно быть столько же; поелику весьма безразсудно и вредно для кораблей обременять оконечности оныхъ болѣе средины. Ни одинъ корабль недолженъ выходить въ море, доколѣ

не положены будутъ для ростеровъ съ одного борта на другой сосновые бимсы. Всѣ во флотѣ корабли не довольно крѣпки, чтобъ поднимать ту артиллерію, которую они поднимаютъ; вообще, деревяннаго крѣпленія у нихъ довольно, но желѣзнаго весьма недостаточно для соединенія боковъ съ бимсами столько, чтобъ въ крѣпкой вѣтръ или во время бою не имѣли они такого движенія, отъ котораго часто ломаются въ книсахъ болты и бимсы становятся коротки по ихъ мѣстамъ; для избѣжанія сего должно вмѣсто деревянныхъ класть желѣзныя книсы на всѣхъ декахъ съ прибавочнымъ противу обыкновеннаго числа болтовъ; да сверхъ сего имѣть между каждымъ портомъ по одному желѣзному стандерсу; также нужно перемѣнить у всѣхъ нынѣшнихъ кораблей деревянные стандерсы на желѣзные и положить подъ каждой бимсъ, гдѣ нѣтъ стандерса, желѣзную кнису; притомъ же помѣстить діагональныя стрѣлы, о коихъ ниже сего упомянется. (5)

Брештуксовые, крапчесовые и книсовые болты должно заколачивать изнутри, а заклепывать снаружи. Въ желѣзныхъ книсахъ, стандерсахъ и проч. болты должны быть съ большими шляпками. Наиболѣе всего одобряю діагональные стрѣлы отъ кильсона до гондечныхъ клямсовъ: шесть или восемъ паръ таковыхъ стрѣлъ, хорошо въ концахъ наметками желѣз-

ными и книсами укрѣпленныхъ, конечно воспрепятствовали бы кораблямъ имѣть въ крѣпкой вѣтръ движенїе, каковое нынѣ въ нихъ усматривается. (6)

Доски въ подводной части у всѣхъ военныхъ кораблей должны быть толще, а именно у линейныхъ въ шесть, а у прочихъ въ четыре дюйма; и притомъ въ четверть сплочены, дабы въ конопати не имѣть большой надобности. Доски же въ баргоутахъ и въ толстыхъ поясьяхъ должны быть тонѣ; осми дюймовыя довольно толсты и для самаго большаго линейнаго корабля. (7)

Фокъ-мачта на всѣхъ корабляхъ отъ четырехъ до шести футъ ставится ближе къ носу, нежели надобно. (8)

Всѣ шпили на флотѣ чрезвычайно худо сооружаются; ибо для употребленїя оныхъ болѣе людей потребно, нежелибъ было нужно, когдабъ они имѣли желѣзное веретено, съ которымъ и должно ихъ непремѣнно дѣлать; до къ томужъ нужно имъ еще имѣть палъ-гедъ для укрѣпленїя вельповъ, и для предохраненїя людей отъ опасности, каковой подвергаются они, когда вышибаетъ вымбовки; что весьма часто на корабляхъ случается и многихъ людей изувѣчиваетъ. Таковые шпили, то есть, съ желѣзнымъ веретеномъ и палъ-гедомъ давно уже въ употребленїи на Остъ-Индскихъ корабляхъ и ничего еще никогда

въ нихъ не испортилось: всѣ шпили можно по сему образцу переправить съ малою весьма издержкою, судя по толь знатной отъ того пользѣ. (9)

Рули должны быть отъ осмнадцати до двадцати четырехъ дюймовъ короче нижней кромки киля, и съ круглою головою, дабы обращаться въ центрѣ, и потому не имѣть надобности въ брюканцѣ. (10)

Биттинсы и красписы не округляются, отъ чего канатъ портится, и для того нужно округлять переднюю сторону биттинса и заднюю красписа. На семидесяти четырехъ пушечныхъ корабляхъ биттинсы и красписы должны быть толще; ибо они даже и противу тѣхъ, кои дѣлаются на Остъ-Индскихъ корабляхъ, четырью дюймами тонѣ.

На Остъ-Индскомъ кораблѣ, именуемомъ Вудворъ, сдѣланы были прошедшаго года, для облегченія треніа канатовъ, чугунные роульсы въ Невельгутцахъ.

Шпигаты должны быть чугунные и не загнуты ни на палубу ни на спаркинтерсы, дабы въ крѣпкую погоду, когда корабль имѣетъ движеніе, не могли они лопнуть.

Примѣчанія на послѣдній изъ предъидущихъ отвѣтовъ.

(1) Смотри противное сему мнѣніе въ примѣчаніяхъ, сдѣланныхъ на прежніе отвѣты.

(2) Все сіе въ нашихъ Адмиралтействахъ стараніемъ Вице-Президента Коллегіи нынѣ заведено и наблюдается.

(3) Надлежитъ сперва удостовѣриться, что корабли стоящіе на стапелѣ долѣе сохраняться могутъ, нежели спущенные на воду, на что не скоро согласиться можно; ибо когда деревья затопляются въ воду для сбереженія оныхъ, то почему открытая воздуху подводная часть стоящаго на стапелѣ корабля безвреднѣе будетъ, чѣмъ погруженная въ воду? Чтожъ принадлежитъ до кровли, охраняющей надводную часть онаго отъ ліющихся на нее дождей, подъ таковыми кровлями можно и спущенные корабли держать; въ прочемъ трудно себѣ вообразить, чтобъ толикой тягости громада покойнѣе лежала на подпирающихъ ее подставахъ, нежели на водѣ. Буде же для того держать ихъ на стапеляхъ, чтобъ въ случаѣ надобности имѣть готовыми, какъ говоритъ господинъ Сноградъ, то развѣ они меньше готовы, когда спущены на воду?

(4) Сіе кажется весьма справедливо; ибо дѣйствительно чрезъ большія починки и перепимбировки корабль на послѣдокъ остается однимъ токмо именемъ тотъ, которой спущенъ со стапеля, а въ прочемъ можетъ быть не имѣетъ уже онъ въ себѣ ни единаго изъ тѣхъ членовъ, изъ коихъ прежде состоялъ. И такъ, хотя не льзя обойтись безъ починокъ кораблей, однакожъ сіе разсужденіе весьма достойно вниманія, и нехудо бы было чрезъ многія замѣчанія подробнѣе изслѣдовать и рѣшить слѣдующій вопросъ: ежели корабль, по про-

шествіи на примѣрѣ семи лѣтъ отъ спуска онаго, сталъ исправляться починками, посредствомъ которыхъ служилъ еще принадцать лѣтъ, то изчисляя употребленный на починки онаго лѣсъ, такожъ пріемля въ разсужденіе и прочіе матеріалы онаго, не выгоднѣе ли бы было въ сіи двадцать лѣтъ построить два корабля?

(5) Во всемъ вышесказанномъ, выключая желѣзныхъ книсъ и стандерсовъ, мы съ мнѣніемъ господина Сподграса согласны. Казалось бы составленіе и устройство корабля, во всѣхъ частяхъ онаго, долженствовало уже достигнуть до всевозможнаго степени совершенства, поелику толь долгое время и толикое число мореплавателей и корабельныхъ мастеровъ безпрестанно умозрѣніемъ и опытами доходить до того стараются, однакожъ дѣйствительно время отъ времени открываются въ корабляхъ многія погрѣшности или недостатки, кои прежде примѣчены небыли, и которыя не безполезно поправить. Сіе показываетъ, сколь обширно и не объятно искуство кораблестроенія, и что недолжно никогда оставлять оное безъ изслѣдованія и опытовъ, не найдется ли чего новаго къ пользѣ онаго. Не давно въ Государственной Адмиралтейской Коллегіи по приказанію господина Вице-Президента оной Графа Григорія Григорьевича Кушелева сочиненъ чертежъ, по которому при здѣшнемъ Адмиралтействѣ пріуготовленъ нынѣ къ закладкѣ осмидесяти пушечной корабль Уріилъ. Въ семъ чертежѣ предписано учинить для испытанія слѣдующія перемѣны: корабль сей

противъ обыкновенной пропорціи сдѣлать длиннѣе, дабы чрезъ прибавку разстоянія между пушечными портами доставить лучшій просторъ и свободу въ дѣйствованіи орудіями во время бою, и притомъ чтобъ въ гондекѣ, на случай погони за непріятелемъ, имѣть погонные порты. Для уменшенія же силы килевой качки облегчить носъ и корму, во первыхъ удаленіемъ орудій отъ оконечностей корабля, а во вторыхъ уничтоженіемъ юта и верхнихъ боковыхъ галлерей, оставя одни токмо нижнія, и то легкія. Такожъ убавить нѣчто отъ навѣса всей кормы и отъ громоздности гальюна, и вообще понизить носъ и корму, сдѣлавъ борты прямѣе. Сверхъ сего, для лучшаго укрѣпленія средины корабля, соединить шканцы съ бакомъ широкими шкафутами, или паче палубою съ большимъ въ срединѣ люкомъ или отверзтіемъ, связавъ оба борта, вмѣсто шлюпъ-балокъ, пристойнымъ числомъ настоящихъ подвижныхъ бимсовъ, такъ чтобъ и въ сей части корабля можно было въ случаѣ надобности поставить нѣсколько орудій.

(6) Отъ толикаго числа стрѣлъ можетъ произойти тѣснота въ трюмѣ, и такъ развѣ дѣлать ихъ въ тѣхъ токмо мѣстахъ, гдѣ есть переборки, какъ то у переборокъ носовой крюткамеры и веля.

(7) Прибавка толстоты досокъ въ подводной части линейныхъ кораблей не безполезна, хотя не столько какъ здѣсь показано. Касательно же сплотки досокъ въ четверть, кромѣ затрудненія и мѣдленности, большой

пользы не видно; ибо пазы и безъ того плотно придѣлывать можно, такъ что конопати въ нихъ не много походить будетъ.

(8) Фокъ мачту безъ сомнѣнія можно подалѣе отнести отъ носу: въ прежнія времена ставили оную на $\frac{1}{10}$ части длины гондека, по томъ на $\frac{1}{9}$, послѣ на $\frac{1}{8}$, а нынѣ на нѣкоторыхъ корабляхъ съ пользою ставятъ уже между $\frac{1}{7}$ и $\frac{1}{8}$ частями.

(9) Таковые шпили имѣть не безполезно, и по всей вѣроятности долженствуютъ они быть лучше тѣхъ, кои до нынѣ употребляются.

(10) Хотя укорочивать рули можетъ иногда быть полезно, однако не во всѣхъ случаяхъ, и не столько, какъ здѣсь показано. Отнять два фута площади отъ нижняго конца руля весьма много; ибо извѣстно и опытами уже доказано, что когда корабль имѣетъ движеніе, тогда текущая по обводамъ его вода, по причинѣ различія верхнихъ и нижнихъ ватерлиній онаго, весьма слабо или почти совсемъ не ударяется въ верхнюю часть руля, а на противъ того дѣйствуютъ съ великою силою на нижнюю онаго часть: слѣдовательно всякое отняшіе площади у сего конца руля, уменшаетъ силу его; а какъ и вся площадь онаго, подверженная ударенію воды, не велика, то отняшіе отъ оной двухъ футоваго пространства долженствуетъ, по мѣрѣ знатнаго содержанія пространства сего ко всей площади, толико же обезсилить дѣйствіе руля, и чрезъ то сдѣлать корабль не послушнымъ оному, или по

крайней мѣрѣ ослабить въ немъ сіе столь нужное для него качество. Укорочиваніе руля заключаетъ въ себѣ одну токмо ту пользу, что когда кораблю случится стать на мѣль, то руль онаго, будучи выше нижней кромки киля, не такъ удобно отъ ударенія о землю изъ пѣтель своихъ вышибенъ быть можетъ; но для справедливаго сужденія надлежитъ всегда пріобрѣтенную пользу сравнивать съ потерянною, и потомъ уже заключать о преимуществѣ. Постановленіе корабля на мѣль есть случайное дѣло и весьма опасное, отъ котораго всячески избѣгать стараются; послушаніе же его рулю всегда потребно оному, во всѣхъ его поворотахъ и движеніяхъ. Ежели можетъ случиться; что корабль ставшій на мѣль, спасется отъ того, что руль его былъ короче, и что во время стоянія его на мѣли оный не вышибло; то можетъ также и то случиться, что корабль нечаянно приближившійся къ находящемуся у него подъ вѣтромъ камню или мѣли, отъ того погибнетъ, что при единственномъ въ такомъ случаѣ спасеніи, поворотить оверштагъ, не довольно послушенъ былъ рулю. Господинъ Снодграсъ въ отвѣтахъ своихъ заключаетъ всегда утвердительно; но морское искуство во многихъ вещахъ требуетъ паче разсужденій, нежели утвердительныхъ заключеній. Можетъ статься тамъ, гдѣ бываютъ приливы и отливы, и гдѣ кораблямъ во время убылой воды часто случается садиться на мѣль, укорочиваніе рулей не безполезно; но въ иныхъ обстоятельствахъ можетъ быть полезнѣе руль пускать глубже, чѣмъ нижняя кромка киля, дабы чрезъ то

увеличить подверженную ударенію воды площадь его, какъ то на нѣкоторыхъ Шведскихъ корабляхъ и дѣлается. Что жъ принадлежитъ до круглой головы руля, сіе кажется болѣе затруднительно, нежели полезно.

II.

Изслѣдованїе о камеляхъ и ящикахъ, которые изъ нихъ преимущественнѣе для проводки кораблей.

По случаю строющагося нынѣ при Санктпетербургскомъ Адмиралтействѣ ста пушечнаго корабля Благодати, и по неимѣнію такова ранга камелей, нужно было для проводки онаго въ Кронштадъ приготовить новыя камели, или старыя, меньшаго ранга, распилить и посредствомъ сдѣланной въ средину оныхъ вставки прибавить длину ихъ соразмѣрно величинѣ сего корабля. Въ сей предлежащей надобности строитель онаго Оберъ-Сарваеръ Капасановъ представилъ новоизобрѣтенный имъ способъ препровождать корабли не на двухъ половинахъ цѣльныхъ камелей, но на четырехъ уменьшенныхъ частяхъ ихъ, подводимыхъ подъ концы корабля, и названныхъ имъ подборными, или приличнѣе подъемными ящиками, утверждая, что таковые ящики во многомъ преимущественнѣе камелей, и что на оныхъ уже препровождаемы были строемые имъ въ Херсонѣ корабли.

По поводу сего представленїя Его Сіятельство Государственной Адмиралтейской Коллегіи Вице-Президентъ

Графъ Григорій Григорьевичь Кушелевъ, имѣя попеченіе о благовременномъ приготовленіи таковаго ранга камелей, какъ для располагаемаго строеніемъ въ будущемъ году въ Николаевѣ ста пушечнаго, такъ и строящагося уже въ Санктпетербургѣ ста тридцати пушечнаго кораблей, писалъ о семъ къ главному надъ черноморскими флотами начальнику Адмиралу Фондезину, чтобъ онъ вошелъ въ разсмотрѣніе, какова роду суда для проводки чрезъ мѣлководіе кораблей удобнѣе и выгоднѣе строить, обыкновенныя ли при здѣшнемъ Санктпетербургскомъ портѣ употребляемыя камели, или изобрѣтенные Оберъ-Сарваеромъ Катасановымъ ящики, каковые до сего употреблялись въ Херсонѣ. Адмиралъ Фондезинъ въ отвѣтъ на сіе письмо донесъ, что Черноморская Контора, по довольномъ разсужденіи о преимуществахъ тѣхъ и другихъ, честь имѣетъ представить, что хотя на ящикахъ и проведено въ Херсонѣ шесть кораблей благополучно, однакожъ, согласно съ мнѣніемъ бывшихъ при сей проводкѣ чиновниковъ, контора думаетъ, что ежели при сильномъ вѣтрѣ корабль по нещастію коснется мѣли и остановится на оной, то весьма сомнительно, чтобъ употребительныя на сихъ ящикахъ подпоры могли предохранить его отъ опасности; а потому Контора и полагаетъ, что камели, на каковыхъ корабли доставляются изъ Петербурга въ Кронштадъ, имѣютъ преимущество предъ ящиками въ безопасности проводки. Его Сіятельство Г. Вице-Президентъ препроводилъ, какъ письмо сіе такъ и представленіе Оберъ-Сарваера Катасанова, для подробнѣйшаго еще разсмотрѣнія онаго въ Государственную Адмиралтейскую Коллегію, съ тѣмъ, чтобъ единожды на всегда сдѣлать

утвердительное о семъ опредѣленіе, и составя какъ ящикамъ такъ и камелямъ чертежи, представить мнѣніе свое запискою на Высочайшее ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА благоусмотрѣніе. Коллегія, согласно представленію господина Вице-Президента, приказала Интендантской Экспедиціи, призвавъ къ себѣ Оберъ-Сарваера Катасанова и корабельныхъ мастеровъ, все сіе не укоснительно разсмотрѣть и ей о томъ донести. Интендантская Експедиція въ силу сего опредѣленія, входя въ разсматриваніе и сравненіе сихъ ящиковъ съ камелями, подала въ Коллегію мнѣніе свое, въ которомъ по многимъ объясняемымъ ею обстоятельствамъ, о коихъ ниже сего упомянуто будетъ, доносила, что она, къ построенію вмѣсто камелей ящиковъ, достаточныхъ и на существенной пользѣ основанныхъ причинъ не находитъ. Коллегія по разсмотрѣніи мнѣнія ея, находя оное основательнымъ, представила о семъ запискою на Высочайшее благоусмотрѣніе, донеся всеподданнѣйше, что она не можетъ одобрить ящиковъ предпочтительно камелямъ, и что, хотя Оберъ-Сарваеръ Катасановъ проводку вышепомянутаго ста-тридцати-пушечнаго корабля на представляемыхъ имъ ящикахъ пріемлетъ на себя, однакожъ Коллегія ввѣритъ ему сего и сдѣлать опытъ съ кораблемъ толь великаго ранга не отваживается; а дабы въ проводкѣ онаго будущею весною не имѣть остановки, того ради полагаетъ она за нужное не упуская времени приступить немедленно къ пріуготовленію имѣющихся здѣсь ста-пушечнаго ранга камелей, которыя по донесенію Интендантской Експедиціи можно по пропорціи того корабля въ длину разставить, сколько потребно, и укрѣпить проч-

нымъ образомъ, такъ что корабль безопасно проведенъ быть можетъ. На сіе Коллежское представленіе воспослѣдовало Высочайшее рѣшеніе: за усердіе къ пользѣ Оберъ-Сарваеру Катасанову объявить благоволеніе, и такъ какъ Коллегія находится въ нерѣшимости отважиться проводить на четырехъ-штучныхъ камеляхъ ста-тридцати-пушечный корабль, то и остаться ей при прежнемъ расположеніи камелей. Проектъ же Оберъ-Сарваера Катасанова, такожъ приложенные при ономъ чертежи ящикамъ и разсужденіе о томъ Интенданткой Експедиціи, отдать въ учрежденный при Государственной Адмиралтейской Коллегіи Комитетъ для напечатанія. Въ слѣдствіе сего повелѣнія Комитетъ по многократномъ чтеніи и сужденіи о семъ дѣлѣ, входя во всѣ принадлежащія до того подробности и стараясь по долгу званія своего соблюсти, чтобъ всякое предлагаемое читателю подобное сему разсужденіе или дѣло, не токмо расположено и представлено было въ самолегчайшемъ для поняшія порядкѣ; но такожъ, чтобъ нужнымъ распространеніемъ и присовокупленіемъ къ тому всѣхъ служащихъ для лучшаго объясненія онаго обстоятельствъ, равномѣрно и точнымъ изслѣдованіемъ всѣхъ приводимыхъ въ утвержденіе или опроверженіе того доказательствъ, сдѣлать оное для наставленія любопытныхъ читателей полезнымъ, во все то со всевозможнымъ тщаніемъ вникая, составилъ и расположилъ, какъ ниже слѣдуетъ.

Сравненіе ящиковъ съ камелями, въ разсужденіи одного токмо подъема корабля и спокойнаго лежанія его на оныхъ.

Прежде нежели приступимъ мы къ разсмотрѣнію, имѣютъ ли представляемые Оберъ-Сарваеромъ Катасановымъ ящики многія изчисляемыя имъ предъ камелями выгоды и преимущества, изслѣдуемъ главное намѣреніе, для котораго тѣ и другія строятся, то есть подъемъ оными корабля до извѣстной высоты, и на которыхъ изъ нихъ имѣетъ онъ спокойнѣйшее пребываніе? Но для лучшаго о томъ понятія упомянемъ здѣсь о нѣкоторыхъ первоначальныхъ обстоятельствахъ, дабы предлагаемое нами не токмо однимъ морскимъ офицерамъ, но и всякому въ наукахъ упражняющемуся человѣку, было довольно вразумительно. Корабли строимые въ Петербургѣ не могутъ проводимы быть въ Кронштадъ по причинѣ мѣлкости фарватера, которой, начиная отъ устья Невы, продолжается на восемъ верстъ, такъ что глубина онаго въ ординарную воду бываетъ не болѣе семи футъ. Корабль же стопушечный, по спущеніи онаго на воду, пустой, то есть безъ мачтъ и безъ груза, по единой тягости корпуса своего, углубляется въ воду на 16 футъ и болѣе. Слѣдовательно для проводки его чрезъ помянутый фарватеръ надлежитъ приподнять оный по крайней мѣрѣ на 9 футъ. Сіе дѣлается помощію нѣкотораго рода изобрѣтенныхъ въ Голландіи судовъ, называемыхъ камелями. Слово сіе значитъ верблюдъ. И дѣйствительно имѣютъ онѣ съ естественнымъ на хребтѣ сего животнаго сѣдломъ, или впадиною, и съ возвергаемою на него ношею нѣкое подобіе. Камели

не иное что суть, какъ пара единообразныхъ и плоскодонныхъ тѣлъ, которыя по соединеніи оныхъ вмѣстѣ составляютъ одинъ большой ящикъ, или параллелопипедъ, длиннѣйшій корабля и шириною вдвое противъ ширины онаго, котораго средина вынята соотвѣтственно внѣшнему обводу корабля, такъ что оный въ сей пространной ложбинѣ или яминѣ, какъ бы въ нѣкоей нарочно для него пріуготовленной формѣ, удобно соумѣщатся можетъ. Пустота, находящаяся между стѣнами камелей, разгораживается продольными и поперечными переборками на нѣсколько отдѣловъ, изъ коихъ каждый помощію имѣющагося въ немъ отверстія наполняется водою. Такимъ образомъ камели, то есть каждая половина оныхъ особо, могутъ быть запопляемы. Въ семъ состояніи подводятся онѣ къ бокамъ корабля и соединяются вмѣстѣ, пріемля оный въ находящуюся по срединѣ ихъ пустоту. Въ сіе время обѣ половины камелей стягиваюпся между собою проходящими подъ киль корабля толстыми веревками, называемыми грунтовы ; корабль же утверждается на нихъ посредствомъ просунутыхъ сквозь порты онаго толстыхъ балокъ и поставленныхъ подъ оные подпоръ, расположенныхъ и укрѣпленныхъ толь непоколебимымъ образомъ, что сіи двѣ соединенныя половины камелей и соумѣщенный между ими корабль могутъ почитаться за единое твердое тѣло. По установленіи корабля на камели, многими расположенными на верху оныхъ помпами выливаютъ изъ нихъ воду, отъ чего онѣ до желаемой высоты приподнимаются. Подъемные ящики, предлагаемые Оберъ-Сарваеромъ Катасановымъ, имѣютъ тожъ самое основаніе, выключая, что оные не во всю длину корабля простираются и вмѣсто

двухъ половинъ состоятъ изъ четырехъ особыхъ частей. Поелику дѣло идетъ о проводкѣ кораблей чрезъ мѣлководіе, того ради первый вопросъ долженъ быть сей: поднимутъ ли ящики сіи корабль до такой точно высоты, до какой поднимаютъ его камели? Сего неможетъ быть; ибо ящики двацатью однимъ футомъ короче, и тремя футами уже камелей; а потому ежели вычислить отнятое у нихъ предъ камелями пространство и всѣ помѣщающейся въ немъ воды, то найдется, что при семи-футовомъ углубленіи будетъ оное 22684 кубическихъ футъ, въ коихъ помѣстится воды 39697 пудъ. Изъ того слѣдуетъ, что когда ящики совершенно уже опорожнятся, сирѣчь поднимутъ корабль до наибольшей возможной имъ высоты, тогда въ камеляхъ останется еще помянутое количество воды, которымъ, въ случаѣ надобности, можно будетъ приподнять его еще на одинъ футъ или болѣе. Посему нѣтъ сомнѣнія, что ящики не поднимутъ корабля до одинакой съ камелями высоты; но скажемъ въ пользу оныхъ, что когда могутъ они поднять его до высоты довольной для проводки корабля чрезъ самую мѣлкость фарватера, сирѣчь оставляя оный не болѣе семи футъ въ водѣ, то ящики сіи, яко достигающіе до главной цѣли своей, при прочихъ преимуществахъ ихъ, буде они имѣютъ таковыя, должны по справедливости предпочесться камелямъ. Сіе разсужденіе могло бы имѣть мѣсто, естьлибъ слѣдующее важное обстоятельство не встрѣчалось къ опроверженію онаго: по глубинѣ здѣшняго фарватера крайній предѣлъ подѣема корабля есть тотъ, чтобъ оный не глубже семи футъ сидѣлъ въ водѣ. Опытами доказано и неподвержено сомнѣнію, что какъ ящики, такъ и камели поднимутъ

его до сей высоты; но съ тою разностію, что ящики, какъ выше показано было, со всемъ опорожнены будутъ, а въ камеляхъ останется еще 39697 пудъ запасной воды, и хотя симъ количествомъ оной не приподнимутся уже онѣ болѣе одного фута, однако можетъ случиться, что сіе приподнятіе корабля еще на одинъ футъ спасетъ его отъ той опасности, отъ какой бы онъ, будучи на ящикахъ, немогъ избавиться; чему мы здѣсь и примѣръ поставимъ, взятый изъ журнала писаннаго при проводкѣ на камеляхъ стапушечнаго корабля Іоанна Крестителя Чесьмы въ 1785 году. Сентября 16 дня ночью сдѣлался великой штормъ, и бросило камели съ кораблемъ всѣмъ лагомъ на мѣль по лѣвую сторону фарватера. На другой день по утру въ 6 часовъ на томъ мѣстѣ, гдѣ стояли камели, глубина воды была 6 футъ 3 дюима; воды въ камеляхъ имѣлось тогда 5 футъ. Съ сего часу для облегченія камелей начали изъ оныхъ выливать воду, снимать съ нихъ якоря, канаты и прочія излишнія тягости. Въ половинѣ пятаго часа по полудни, воды въ камеляхъ оставалось отъ двухъ съ половиною до трехъ футовъ. Въ сіе время перемѣнился вѣтръ и прибыло воды на одинъ футъ десять дюимовъ. Хотя сія прибылая вода и подоспѣла къ способствованію снятія корабля съ мѣли; однакожъ естьли бы сего и не случилось, то уже корабль, по единому облегченію камелей вылитіемъ изъ оныхъ помянутой остававшейся еще въ нихъ запасной воды, имѣлъ надежду сняться и быть спасенъ; ибо по сошествіи его съ мѣли при вышесказанномъ въ камеляхъ количествѣ воды обстоялъ онъ въ грузу: форъ-штевень 7 футъ 5 дюймовъ, ахтеръ-штевень 7 футъ 8 дюймовъ, или на равный киль 7 футъ $6\frac{1}{2}$ дюймовъ; слѣдовательно

для сняшія съ мѣли, на которой глубина воды была 6 футъ 3 дюйма, оставалось ему еще быть приподняту на одинъ футъ при съ половиною дюйма. Можно показать вычисленіемъ, что чрезъ опорожненіе камелей отъ бывшихъ тогда въ нихъ трехъ футовъ запасной воды, могъ бы карабль на вышесказанное количество футъ приподняться, но мы не входимъ здѣсь въ сіе вычисленіе; поелику довольно намъ для доказательства и того, что когда камели съ запасною въ нихъ водою едва достаточны были для избавленія въ семъ случаѣ корабля, то уже ящики безъ запасной въ нихъ воды, конечно бы еще мѣньше были достаточны. Подобное сему случилось и при проводкѣ стапушечнаго корабля Евсевія въ Іюлѣ мѣсяцѣ 1790 году съ тою разностію, что погода въ сіе время была тихая, но и тогда съ трудомъ перетащили корабль черезъ банку, гдѣ, какъ то послѣ найдѣно, дно камелей во многихъ мѣстахъ о каменья изцарапано и измочалено было. Изо всего вышесказаннаго слѣдуетъ заключить во первыхъ, что корабль, въ случаѣ обмѣлѣнія или брошенія намѣль, скорѣе можетъ приподнятъ и стащенъ быть камелями, чѣмъ ящиками; во вторыхъ, когда уже и камели, будучи два цѣльныя тѣла, во время влеченія ихъ по мѣли много потерпѣли; то ящики, ничѣмъ между собою не соединенные, могли бы не токмо потерпѣть болѣе, но и нельзя ручаться, чтобъ оные совсѣмъ отъ корабля оторваны не были; а въ такомъ случаѣ корабль уже ни коимъ образомъ спасенъ быть неможетъ.

По сіе время сравнивали мы камели съ ящиками въ разсужденіи одного токмо подъема корабля на тѣхъ и на другихъ, теперь разсмотримъ и сравнимъ давленіе воды

на камели и на ящики, и какимъ образомъ дѣйствуетъ тягость корабля на тѣ и на другіе. На сей конецъ примѣтимъ во перьвыхъ, что, хотя для равновѣсія твердаго тѣла съ жидкостію, въ которую оно погружено, нужно токмо два обстоятельства: первое, чтобъ вѣсъ тѣла былъ равенъ вѣсу выдавленной имъ жидкости, то есть поддерживающему его давленію, которое измѣряется симъ вѣсомъ; второе, чтобъ центръ тяжести тѣла и центръ величины выдавленнаго пространства находились на одной вертикальной линеѣ. Но есть ли требуется, чтобъ разныя части, составляющія тѣло, не стремились отдѣляться одна отъ другой и разрушать связи ихъ соединяющія; то не довольно сихъ двухъ условій, нужно еще, чтобъ вѣсъ каждой особенно-взятой части тѣла былъ точно равенъ вѣсу выдавленной ею жидкости, то есть силѣ поддерживающей сію часть. Безъ сего новаго условія части тѣла, имѣющія большій вѣсъ, нежели выдавленное ими пространство жидкости, будутъ висѣть, или силиться опущаться внизъ между тѣмъ, какъ другія части, имѣя меньшій вѣсъ, избыточнымъ упоромъ жидкости въ верьхъ подниматься станутъ; отъ чего неминуемо произойдетъ разслабленіе въ связяхъ тѣла и погибь въ разныхъ частяхъ онаго. Разсматривая же и сравнивая два корабля, поставленные, одинъ на камели, а другой на ящики, легко увидѣть можемъ, что оные находятся въ различныхъ состояніяхъ, и что въ перьвомъ изъ сихъ состояній вышепомянутыя три условія, не обходимо нужныя для равновѣснаго спокойствія плавающаго тѣла, лучше сохраняются, нежели во второмъ; ибо, поелику камельныя обводы суть обратны съ корабельными и чѣмъ части корабля остръе,

тѣмъ соотвѣтствующія имъ части камелей полнѣе бываютъ, того ради погруженную часть корабля съ камелями можно почесть за единое тѣло, образомъ своимъ мало разнствующее отъ параллелопипеда; и естьли мы вообразимъ, что тѣло сіе толико правильное, раздѣлено вертикальными плоскостями на многія отсѣки одинакой длины, кои по причинѣ вышесказанной правильности тѣла безчувствительной погрѣшности могутъ полагаться за равныя вѣсомъ, и какъ помянутыя плоскости раздѣлятъ и выдавленное симъ тѣломъ подобообразное ему пространство воды на толикоежъ число отсѣковъ, имѣющихъ тужъ длину и совершенно между собою какъ пространствомъ такъ и вѣсомъ равныхъ, то тягощеніе каждой части корабля съ камелями, или каждаго отсѣка, поддерживается равновѣснымъ ему упоромъ воды, и тѣло въ семъ состояніи плаваетъ покойно, сирѣчь не подвержено такому дѣйствію силъ, которое бы тщилось перемѣнить образъ его и разрушить связи соединяющія части онаго.

Корабль же поставленный на ящики находится въ иномъ состояніи: ибо какъ онъ погружая мéньшую часть своего дна въ воду, выдавливаетъ оной меньшее пространство противъ того, какое выдавилъ бы плавая безъ ящиковъ, то весьма очевидно, что не поддерживаемая ящиками средина корабля гораздо больше вѣситъ, чемъ малое количество воды ею выдавленное; чего ради сія средина, избыткомъ своего вѣса предъ давленіемъ воды ее поддерживающимъ, силится повиснуть или опуститься внизъ; но какъ цѣлое давленіе воды на корабль и ящики равно совокупному ихъ вѣсу, то отсюду произходитъ, что каждая соединенная пара ящиковъ претерпѣваетъ бóльшее

давленіе, нежели вѣсъ сей пары сложенный съ вѣсомъ части корабля заключенной между оною. И такъ каждая соединенная пара ящиковъ, а съ ними и оконечности корабля, понуждаются симъ превосходнѣйшимъ давленіемъ подниматься вверьхъ. При чемъ замѣтить должно, что силы стремящіяся поднимать оконечности корабля, проходя чрезъ центры величинъ погруженныхъ частей ящиковъ, имѣютъ весьма не малыя моменты въ разсужденіи центра тяжести корабля, а потому корабль поднятый ящиками, подвергается не обходимо дѣйствію такихъ силъ, которыя приподнимая оконечности его и опуская средину, тщатся произвесть въ немъ погибь, и слѣдственно разслаблять крѣпленія его и связи.

Сравненіе камелей съ ящиками въ разсужденіи прочихъ преимуществъ ихъ.

И такъ, изо всего предъидущаго могли мы ясно видѣть, что ящики ни въ подъемѣ корабля, ни въ спокойномъ пребываніи его на оныхъ, не могутъ равняться съ камелями; теперь разсмотримъ, не имѣютъ ли они какихъ иныхъ преимуществъ предъ оными. По мнѣнію господина Оберъ-Сарваера Капасанова польза ящиковъ предъ камелями заключается въ нижеслѣдующемъ:

ОНЪ ГОВОРИТЪ:

1. „На составныхъ камеляхъ или ящикахъ, проводить „можно будетъ ста-пятьдесятъ, ста, осмидесяти и семи„десяти четырехъ пушечные корабли.„

НА СІЕ ОТВѢЧАЮТЪ:

Проводку разной величины судамъ можно учинить и на обыкновенныхъ камеляхъ, равно какъ и на ящикахъ; ибо естьли на сто-пушечнаго ранга ящикахъ можно проводить, на примѣръ, шестидесятный корабль, то и на камеляхъ тогожъ ранга вести тотъ же корабль ни что не препятствуетъ, чему въ 1787 году и примѣръ былъ, а имянно: на семидесятыхъ камеляхъ, за не имѣніемъ меньшаго ранга оныхъ, проведено было изъ Петербурга въ Кронштатъ транспортное судно, называемое *смѣлый*, которое имѣло токмо сто футъ длины: и такъ, когда столь не соразмѣрное съ камелями судно, могло на оныхъ проведено быть, то корабли величиною ближе къ нимъ подходящіе, могутъ и по давно проводимы быть на оныхъ: слѣдовательно, какъ камели, такъ и ящики, равно къ тому способны.

ОНЪ ГОВОРИТЪ:

2. „Постановленіе корабля на ящики легче и удобнѣе; „издержекъ же таковыхъ и трудностей, каковыя бываютъ „при проводкѣ кораблей обыкновенными камелями, даже „и въ половину не будетъ.„

НА СІЕ ОТВѢЧАЮТЪ:

Образъ постановленія кораблей на ящики и на камели одинаковъ: какъ тѣ, такъ и другіе затопляются, подводятся подъ корабль, соединяются между собою грунтовами, корабль на нихъ утверждается и потомъ вода выливается изъ оныхъ: и такъ, не можетъ быть въ томъ ни какой особливой легкости, да хотя бы и было нѣкоторое уменьшеніе въ работахъ, обстоятельство сіе такъ мало-

важно, что развѣ токмо при многихъ другихъ преимуществахъ заслуживаетъ быть упомянуто. Мы говорили здѣсь объ одной *легкости*, чтожъ касается до *удобности*, то оная на противъ того паче въ камеляхъ, нежели въ ящикахъ примѣчается; ибо камели при затапливаніи оныхъ, по причинѣ цѣльности и правильности своей, равнѣе садятся въ воду и лучше подходятъ подъ корабль нежели ящики, которыя будучи четыре тѣла, одно отъ другаго отдѣленныя и не правильныя, должны не премѣнно при погруженіи своемъ быть болѣе шапки или верплявы на водѣ, и слѣдственно не такъ удобны для подводки подъ корабль, гдѣ требуется, чтобъ всѣ оные были въ одинакомъ и желаемомъ положеніи. Что принадлежитъ до издержекъ и трудностей, то какъ перьвыя, такъ и вторыя, столькожъ сопряжены съ ящиками сколько и съ камелями.

ОНЪ ГОВОРИТЪ:

3. „Построеніе ящиковъ для казны гораздо дешевлѣ „да и обращаться съ ними во время работъ легко и удобно.„

НА СІЕ ОТВѢЧАЮТЪ:

Дешевизна ящиковъ предъ камелями по вѣрному изчисленію простираетсп не много выше семи тысячь рублей, что въ продолженіе службы ихъ, полагаемой примѣрно около пятнадцати лѣтъ, обойдется не болѣе пятисотъ рублей на годъ. Толь малая разность не заслуживаетъ вниманія, а особливо когда прочія преимущества ящиковъ недаютъ оной ни какого вѣсу. О легкости же и удобномъ обращеніи съ ними во время работъ, мы уже выше сего мнѣніе наше сказали.

ОНЪ ГОВОРИТЪ:

4. „Корабли во время проводки ихъ на ящикахъ сохра-„нены будутъ отъ перегиби; ибо подставы на нихъ подъ „весь корабль утверждаются, по образу тому, какъ оный „на стапелѣ ими подпирается; а у камелей обыкновенныхъ „дѣлается пресильной напоръ верхней части корабля, „даже до того, что нѣкоторыя изъ частей онаго имѣли „немалое поврежденіе, по чему и служеніе кораблей было „краткое.„

НА СІЕ ОТВѢЧАЮТЪ:

Не льзя отрицать, чтобъ корпусъ корабля, стоящаго на камеляхъ или ящикахъ и давящаго ихъ всею столь великою тягостію своею, не претерпѣвалъ вообще нѣкоторой натруты или ломки, поелику не можетъ онъ всѣми внѣшними обводами своими совершенно плотно лежать на внутреннихъ обводахъ камелей; однакожъ, по образу твердаго и колико возможно плотнаго соединенія его съ оными, натруша сія не такъ велика, чтобъ можно было полагать ее причиною недолговѣчности кораблей. Опыты служатъ тому доказательствомъ: во первыхъ между кораблями бывшими на камеляхъ, какъ то Петербургскаго, и не бывшими, какъ то Кронштадскаго и Городо-Архангельскаго строенія, не примѣчено, чтобъ одни другихъ служили долѣе. Во вторыхъ способъ проводки кораблей на камеляхъ издавна употреблялся въ Голландіи, мы приняли оный съ начала заведенія Россійскаго флота, и чрезъ толь долгое время не случилось никогда, чтобъ въ частяхъ корабля, по снятіи онаго съ камелей, оказались какія-либо примѣтныя поврежденія, или слѣды

нѣкоторой въ членахъ его разстройки. Въ прочемъ ежели и есть не большая ломка или напруга кораблю симъ способомъ подъемлемому, то оная равно свойственна какъ ящикамъ такъ и камелямъ. Что жъ принадлежитъ до отнятія люфъ-балокъ и расположенія на ящикахъ подставъ инымъ образомъ, нежели какъ онѣ располагаются на камеляхъ, и въ чѣмъ по мнѣнію Оберъ-Сарваера Катасанова заключается главное спокойство и польза пребывающаго на нихъ корабля, на сіе мы не можемъ согласится по нижеслѣдующимъ причинамъ: дабы дать читателю понятіе о томъ, какимъ образомъ корабль утверждается на камеляхъ, и купно показать разность сего утвержденія съ тѣмъ, какое Оберъ-Сарваеръ Катасановъ предлагаетъ имѣть на ящикахъ, представили мы на листѣ 1^мъ чертежъ, изображающій поперечный разрѣзъ корабля, котораго правый бокъ стоитъ на камелѣ ABCD, и утвержденъ на оной обыкновеннымъ образомъ, а лѣвой на ящикѣ *a*bcd, будучи присоединенъ къ оному средствами, предлагаемыми отъ помянутаго Оберъ-Сарваера. Мы для того изобразили здѣсь одну половину корабля стоящую на камелѣ, а другую на ящикѣ, чтобъ лучше видѣть разность крѣпленія; въ прочемъ когда мы вообразимъ себѣ тожъ самое крѣпленіе на лѣвомъ боку, какое видимъ на правомъ, или тожъ самое крѣпленіе на правомъ боку, какое видимъ на лѣвомъ; то въ первомъ случаѣ будемъ имѣть понятіе о кораблѣ стоящемъ на камеляхъ, а во второмъ о кораблѣ стоящемъ на ящикахъ. Приступимъ теперь къ описанію сего крѣпленія. E есть большой деревянной брусъ, называемый люфъ-балкою и высунутый изъ пушечнаго окна нижняго дека. Дабы брусъ сей имѣлъ неподвижное положеніе, во

первыхъ подъ находящійся въ кораблѣ конецъ его кладутся два деревянные чурбана или блока ii, не позволяющіе концу сему опускаться въ низъ; во вторыхъ одна прямая и двѣ косвенныя, нижнимъ концемъ врубленныя въ него, а верхнимъ упертыя въ бимсъ средняго дека, раскосины LLL, не даютъ ему ни къ верьху приподниматься, ниже высовываться далѣе изъ корабля; въ третьихъ, остающаяся въ верху бруса сего пустота наполняется двумя клиньями nn, заколачивающимися одинъ другому противуположно, доколѣ крѣпко упрутся въ верхній косякъ порта; въ четвертыхъ, подъ внѣшнюю или высунутую изъ корабля часть люфъ-балки подставляются многія прямостоящія подпоры GGG, которыя нижнимъ концемъ своимъ стоятъ на деревянномъ нарочно для держанія ихъ положенномъ поперегъ камелей брусѣ или рыбинѣ F, отъ коего въ стѣну корабля упирается косвенная подстава o; и на конецъ въ пятыхъ, при самой послѣдней или отдаленнѣйшей отъ корабля подпорѣ G, конецъ люфъ-балки утверждается еще двумя раскосинами, коихъ въ семъ чертежѣ видѣть не можно, и которыя отъ сего конца люфъ-балки простираются направо и на лѣво по длинѣ корабля къ концамъ другихъ брусьевъ или рыбинъ, таковыхъ же какъ F; ибо надлежитъ себѣ вообразить, что въ продольномъ разрѣзѣ корабля рядъ сихъ брусьевъ состоитъ изъ толикого числа оныхъ, колико есть люфъ-балокъ, или колико имѣется у корабля гондекъ-портовъ. Сіи двѣ раскосины служатъ къ тому, чтобы внѣшній конецъ сей и такъ довольно уже утвержденной люфъ-балки, предохранять еще отъ движенія вдоль корабля. По утвержденіи люфъ-балки толь крѣпкимъ и прочнымъ образомъ ставятся на оную три

косвенныя разной длины подставы M,P,Q, которыхъ нижніе концы врубаются въ нее, а верхніе упираются въ планки прибитыя къ стѣнѣ корабля. Сіи подставы утверждаютъ еще болѣе неподвижность люфъ-балки E, прижимая оную плотно къ прямостоящимъ подпорамъ G, и не позволяя ей двигаться внутрь корабля. Для лучшаго соединенія сихъ подставъ съ балкою связуются онѣ съ оною веревками H H H, называемыми найтовы, которыя многими оборотами проходятъ подъ низъ балки и по верхъ каждой подставы по срединѣ длины ея, гдѣ прибиваетсп планка N, препятствующая имъ скользитъ въ низъ подставы. Вообразя себѣ таковую же камель съ подобнымъ же крѣпленіемъ при лѣвомъ бокѣ корабля, и распространяя сіе крѣпленіе во всю длину онаго при каждомъ нижняго дека его пушечномъ окнѣ, дополня къ тому, что обѣ подведенныя подъ корабль камели соединены между собою толстыми проходящими подъ киль онаго веревками RTtr, называемыми грунтовы, которыхъ одинъ конецъ R укрѣпленъ за рымъ, а другой r, по продернутіи онаго въ нарочно сдѣланные для того внутри обѣихъ камелей деревянныя трубы, натягиваетсп брашпилемъ, будемъ мы имѣть полное поняпіе о томъ, какимъ образомъ корабль утверждаетсп и проводится на камеляхъ. Станемъ теперь разсуждать для чего сіе вышеописанное нами крѣпленіе дѣлаетсп, сирѣчь какимъ силамъ долженствуетъ оно противустоять. Ежели мы представимъ себѣ пустыя плавающія на водѣ камели cdb*a*ABDC, и поставимъ на нихъ корабль xzx, тогда, зная законъ плавающихъ тѣлъ, что вода поддерживаетъ ихъ съ силою равною ихъ вѣсу, легко увѣритьсп можемъ, что средина камелей или концы ихъ

a и A, обремененныя тягостію стоящаго на нихъ корабля, тѣмъ болѣе одавливаться будутъ къ низу, чѣмъ тягость сія превосходнѣе тягости остальнаго пространства камелей, сирѣчь частей ихъ dbuc и DBVC; но какъ тягость корабля, въ сравненіи съ тягостію сихъ частей, есть превеликая, того ради и сила одавливающая концы *a* и A, и слѣдственно приподнимающая концы b и B, будетъ также превеликая. Отсюду явствуетъ, что корабль стоящій на камеляхъ силится выдавить ихъ изъ подъ себя, или внѣшніе концы ихъ запрокинуть. И такъ вышеописанное нами крѣпленіе, сирѣчь балки съ ихъ подставами, нужны для держанія камелей въ горизонтальномъ положеніи, вспомоществуя грунтовамъ и противудѣйствуя давленію воды, подъемлющему концы или бока b и B камелей, съ силою, соотвѣтствующею, какъ мы уже сказали, превозходству тягости корабля, предъ тягостію сихъ боковъ ихъ кораблемъ не обремененныхъ. Сія сила, весьма не малая, хотя не вся, однако же частію сообщается подставамъ M,P,Q, кои по мѣрѣ косвенности своей ломятъ нѣкоторымъ образомъ бортъ корабля. О сей то по видимому силѣ думаетъ Господинъ Катасановъ, что оная удобна производить великой вредъ кораблю, и что надлежитъ инымъ разположеніемъ подставъ стараться сколько возможно уменшить оную. Естьли бы подлинно вся сила сія, безъ всякаго раздѣленія, посредствомъ подставъ сообщалась боку корабля, то конечно бы нужно было для сохраненія кораблей помышлять о изобрѣтеніи средствъ къ уменшенію оной; но разсматривая вышеписанное крѣпленіе находимъ мы, что сила сія раздѣляется по всему оному; ибо во первыхъ прямостоящими подставами GGG сооб-

щается она балкѣ E не подвижно утвержденной, и которой внутренній конецъ, или находящаяся внутри корабля часть, блоками ii, раскосинами LL, и клиньями nn, толико плотно и твердо соединена съ стѣною корабля, что сообщающаяся балкѣ сила главнымъ образомъ дѣйствуетъ на сію часть ея, сирѣчь на опорную точку n, и не иначе какъ уже остатокъ сей силы сообщается косвеннымъ подставамъ M,P,Q; да и сей остатокъ, могущій ломить бортъ корабля, встрѣчаетъ сильныя себѣ препятствія въ бимсахъ yy и раскосинахъ k, изъ коихъ послѣднія упираются нижнимъ концемъ своимъ въ планку прибитую къ палубѣ, а верьхнимъ въ планку же прибитую къ внутренней сторонѣ борта. И такъ изо всего вышесказаннаго нами заключаемъ мы, что дѣйствующая на камели и на бока корабельные сила давленія воды, раждающаяся отъ тягости стоящаго на камеляхъ корабля, толико по всему крѣпленію оному раздѣлена, что не можетъ ни на какую часть его особенно устремляться и повреждать оную: слѣдственно помнѣнію нашему и не производитъ она тѣхъ слѣдствій *краткости служенія кораблей*, о каковыхъ упоминаетъ Оберъ-Сарваеръ Катасановъ, и которыя понудили его къ изобрѣтенію ящиковъ и новаго на оныхъ крѣпленія. Опишемъ здѣсь оное: съ начала кладетъ онъ вдоль палубы каждаго ящика три рыбины ggg, на коихъ утверждаетъ поперечныя брусья f, прибивая ихъ нагелями къ палубѣ; потомъ къ поперечному или вертикальному обводу корабельнаго бока, съ вонной стороны онаго, пришиваетъ болтами штуку дерева SS, которую называетъ онъ честромъ или полутоптимберсомъ, но приличнѣе кажется назвать оную фендерсомъ, послѣ сего ставитъ

подставы m, p, q, которыхъ нижніе концы впускаются въ гнѣзда, выдолбленныя въ поперечномъ брусѣ, и сверхъ сего укрѣпляются прибитыми вплоть къ онымъ планками; а верхніе концы упираются въ вырубки, сдѣланныя на внѣшней кромкѣ фендерса и также съ верху укрѣпляются планками.

Сравнивая сіе новое крѣпленіе съ старымъ, то есть употребляемымъ на камеляхъ, не видимъ мы въ немъ того преимущества, по которому бы оное прежнему крѣпленію предпочесть надлѣжало: ибо ежели скажемъ, что оно гораздо простѣе камельнаго, что подставы въ немъ, будучи вертикальнѣе и упираясь въ низшую и длиннѣйшую часть корабельнаго бока, не могутъ такъ ломить онаго, какъ другія; то напротивъ того сказать можемъ, что сила давленія воды на ящикъ, вся, безъ всякаго уже раздѣленія, сообщается чрезъ нихъ корабельному боку; при томъ же, поелику самая отдаленнѣйшая изъ нихъ подстава m, нижнимъ концемъ своимъ не въ самой край ящика упирается, но почти въ средину ширины онаго, того ради сіи подставы весьма слабо и не надежно предохраняютъ его отъ той силы давленія воды, которая тщится вывернуть оный изъ подъ корабля; и на конецъ: подставы сіи идучи косвенно отъ борта упираются прямо въ ящикъ, и потому дѣйствіе ихъ производитъ двѣ силы, изъ коихъ одна есть вертикальная, одавливающая ящикъ къ низу, а другая горизонтальная, старающаяся отолкнуть или отдѣлить его отъ корабля: сія послѣдняя, не мало опасная и вредная сила, существуетъ въ семъ токмо образѣ крѣпленія, а на противъ того въ камельномъ крѣпленіи оная во все уничтожена, потому что косвенныя подставы упираются въ балку, лежащую на прямостоящихъ подставахъ и сое-

диненную твердо съ корпусомъ корабля. И такъ, основываясь на всѣхъ сихъ разсужденіяхъ, не можемъ мы сего новаго образа крѣпленія, или постановленія корабля на камели, находить полезнѣйшимъ прежняго, по тремъ слѣдующимъ обстоятельствамъ: во первыхъ, изъ разсмотрѣнія всѣхъ вышеописанныхъ нами дѣйствующихъ силъ, и изъ самыхъ опытовъ, явствуетъ, что прежній образъ крѣпленія отнюдь для кораблей не такъ вреденъ, какъ полагаетъ его Оберъ-Сарваеръ Катасановъ; во вторыхъ не видно, чтобъ сей новый образъ крѣпленія могъ служить къ меньшему поврежденію кораблей, поелику, ежели и имѣетъ онъ нѣкоторыя преимущества, то оныя соединены съ равными имъ, или еще большими недостатками; въ третьихъ главное намѣреніе, для котораго все сіе крѣпленіе изобрѣтено, а именно, чтобъ камели или ящики не могли изъ подъ корабля вывернуться, и чрезъ то корабль посаженъ быть на мѣль, здѣсь наименѣе соблюдено, то есть противъ наибольшей опасности наименьшія взяты предосторожности.

ОНЪ ГОВОРИТЪ:

5. „Доставленіе отъ Кронштада до Петербурга и „выпаска ящиковъ на берегъ не столь будутъ трудны, „какъ цѣльныхъ камелей, да и мѣста потребуется для „нихъ гораздо меньше.„ Въ прочемъ, по мнѣнію его, въ удобности проводки корабля на оныхъ сомнѣваться не можно, поелику онъ уже доказалъ то опытомъ въ Херсонѣ, гдѣ на помянутыхъ ящикахъ перевелъ построенный имъ семидесяти-четырехъ пушечный корабль Святый Петръ, за что отъ Черноморскаго правленія получилъ тогда благо-

дарность; да и послѣ того тамъ же на сихъ ящикахъ переведено еще пять кораблей благополучно: чего ради, по увѣренности своей въ семъ дѣлѣ, и въ подтвержденіе прежнихъ опытовъ, постановленіе строящагося нынѣ здѣсь въ Петербургѣ ста-пятьдесяти пушечнаго корабля Благодати на сіи ящики и проводку онаго до Кронштада пріемлетъ онъ на себя, соблюдая притомъ еще и выгоды, что не вновь ящики сіи строить будетъ, но имѣющіеся здѣсь при Адмиралтействѣ стопушечнаго ранга камели, кои для помянутаго ста-пятьдесяти пушечнаго корабля коротки, превратитъ въ оные, а для прочихъ кораблей сдѣлаетъ таковыежъ ящики изъ другихъ фрегатскихъ камелей.

НА СІЕ ОТВѢЧАЮТЪ:

Возвращеніе камелей изъ Кронштада, вытаска ихъ на берегъ и помѣщеніе на ономъ, не заключаютъ въ себѣ отмѣнныхъ трудностей, или великихъ неудобствъ: а по тому изобрѣтеніе легчайшихъ для сего средствъ и не содержитъ въ себѣ особливой важности; но хотя бы уменьшеніе въ семъ случаѣ работъ и приносило нѣкоторую пользу, однакожъ и сего малозначущаго преимущества ящики предъ камелями кажется не имѣютъ; ибо, естьли величиною оные меньше камелей и удобнѣе къ обращенію, то на противъ того число ихъ въ двое больше, и слѣдственно во многихъ случаяхъ двойная будетъ работа, какъ на примѣръ: вмѣсто того, чтобъ для вытаски камелей на берегъ учинить два потребныя къ тому пріуготовленія, надлежитъ для вытаски ящиковъ сдѣлать оныхъ четыре, и такъ далѣе. Что касается до того, что шесть кораблей были уже на ящикахъ проведены въ Херсонъ,

опыты сіи свидѣтельствуютъ токмо возможность сей проводки, въ чемъ и нѣтъ ни какого сомнѣнія, но изъ того не слѣдуетъ заключить, что ящики преимущественнѣе камелей, а развѣ, что въ недостаткѣ сихъ послѣднихъ по нуждѣ можно употреблять ящики: изъ всѣхъ вышесказанныхъ нами разсужденій и доказательствъ усматривается сіе довольно ясно. Въ прочемъ изобрѣтеніе ящиковъ, при всемъ несовершенствѣ оныхъ, приноситъ справедливую изобрѣтателю ихъ честь, во первыхъ потому, что первоначальный приступъ его подаетъ поводъ къ дальнѣйшему о томъ умствованію; во вторыхъ что естьли бы по какимъ нибудь обстоятельствамъ не льзя было построить камелей, то бы оныя замѣнить можно было ящиками; и на концѣ въ третьихъ, что хотя ящики вообще недостаточествуютъ предъ камелями, однакожъ въ одномъ случаѣ имѣютъ дѣйствительное предъ ними преимущество; оное состоитъ въ слѣдующемъ: камели строятся для извѣстнаго ранга, или имѣющаго извѣстную длину корабля; и такъ ежели случится вести на нихъ другой корабль меньшаго ранга, или меньшей длины, то уже непремѣнно въ переди носа онаго и позади кормы должна будетъ оставаться не малая пустота. Ящики напротивъ того, одни и тѣжъ самые, для плотнѣйшаго соединенія съ двумя разной величины кораблями, можно разводить далѣе и сводить ближе, сообразуясь съ длиною того и другаго корабля. Преимущество сіе конечно бы достойно было вниманія, естьли бы во всѣхъ прочихъ обстоятельствахъ ящики сіи могли быть доведены до совершенства камелей.

III.

Нѣкоторыя примѣчанія объ Англинскихъ корабельныхъ верьфяхъ и о работахъ на оныхъ производимыхъ.

По случаю бытности флота нашего въ Англіи, Его Сіятельство Вице-Президентъ Государственной Адмиралтейской Коллегіи Графъ Григорій Григорьевичь Кушелевъ послалъ къ находившемуся въ Лондонѣ Россійскому министру Графу Семену Романовичу Воронцову нѣкоторые касающіеся до кораблестроенія и дѣланія разныхъ флотскихъ припасовъ вопросы съ тѣмъ, чтобъ развѣдать, какимъ образомъ работы сіи производятся въ Англіи. Его Сіятельство Графъ Семенъ Романовичь Воронцовъ, присовокупя къ тому еще нѣкоторые свои подобные же вопросы, препоручилъ сіе бывшему тогда на флотѣ Капитанъ-Лейтенанту Муравьеву, которой по довольномъ о томъ развѣдываніи сообщилъ слѣдующіе на то отвѣты, кои равно какъ и помянутые вопросы, здѣсь предлагаются:

ВОПРОСЪ:

Какимъ образомъ заготовляются лѣса для корабельнаго и судоваго строенія, въ какое время и какъ

оные вырубаются и доставляются къ портамъ и верьфямъ; также что считается полезнѣе для строеваго дубоваго лѣса: что бы кора была содрана прежде или послѣ срубки, и ежели прежде, то лучше ли, чтобъ дерево оставалось на корню, или надлежитъ оное срубить; и есть ли на корню, то какъ долго нужно ему оставаться на ономъ?

ОТВѢТЪ:

Кораблестроенїе въ Англинскихъ Королевскихъ верьфяхъ и портахъ производится изъ лѣсовъ казенныхъ, партикулярныхъ и иностранныхъ. Лѣса срубаются во всякое сухое время, но деревья срубленныя зимою предпочитаются, потому что въ сїе время мало имѣютъ въ себѣ соку. По срубкѣ обдираютъ съ нихъ кору и обтесавъ хранятъ иногда на мѣстѣ произрастанїя ихъ, однако болѣе привозятъ ихъ къ берегамъ рѣкъ, кладутъ на барки или плоскодонныя суда и сплавливаютъ къ морскимъ гаванямъ, гдѣ грузятъ ихъ на купеческїе корабли или транспорты и отправляютъ моремъ (ежели не возможно рѣкою) въ королевскїе верьфи. Иногда же сдираютъ кору съ дуба прежде срубки, и оставляя въ такомъ положенїи на годъ, почитаютъ сїе весьма полезнымъ для содѣланїя дерева прочнѣйшимъ. А сверхъ того есть и другая на то причина: такъ какъ зимняя кора не годится для

выдѣлыванїя кожъ, то правленїе обязано платить и за лѣсъ срубленной зимою и за кору, которая тогда остается безъ употребленїя; чего ради, дабы сохранить прибытокъ получаемой отъ коры и купно соблюсти пользу дерева, подрядчики сдираютъ кору весною или въ началѣ лѣта, и оставляютъ дерево на корню, иногда до будущей зимы, иногда на цѣлый годъ, прибавляя нѣсколько цѣны; ибо сдирка коры со стоячего дерева дороже. Въ прочемъ хотя сей способъ заготовленїя лѣса почитается полезнѣе весенняго и дешевлѣ зимняго соединеннаго съ заплатою за пропадающую кору, однакожъ оный не есть обще употребляемый.

ВОПРОСЪ:

По полученїи къ верьфямъ какъ ихъ сохраняютъ: затапливаютъ ли въ воду или держатъ на берегу, и буде на берегу, то на открытомъ ли воздухѣ, или въ сараяхъ?

ОТВѢТЪ:

По привозѣ лѣсовъ въ королевскїе верьфи кораблестроитель съ помощниками своими осматриваетъ ихъ, бракуетъ и вымѣриваетъ; ибо за нихъ платятъ по числу кубическихъ футъ; потомъ для каждаго дерева назначаетъ приличное оному употребленїе, то есть какую часть корабля составить оное можетъ и какого

ранга: по учиненіи сего разсортированія кладутъ ихъ, не придвигая одно къ другому плотно, на подкладки, дабы они не прикасались землѣ или мостовой, и когда положатъ одинъ рядъ, тогда поверьхъ онаго настилаютъ другой, на таковыхъ же подкладкахъ, дабы воздухъ между ими свободно проходилъ; по верьхъ сего втораго третій, и такъ далѣе, покуда складутъ не малой величины груду или стопу, къ которой прибиваютъ не большую черную доску, подписывая на ней бѣлыми словами: какія деревья составляютъ сію груду, какъ на примѣръ фушоксы или топшимберсы семидесяти четырехъ пушечнаго или инаго корабля, когда получены и сколько времени находились въ просушкѣ; ибо подрядчики срубленныя деревья держатъ иногда годъ и болѣе въ лѣсахъ; просушка же должна быть не менѣе пяти лѣтъ. Такимъ образомъ разположенные по разнымъ удобнымъ и чистымъ мѣстамъ лѣса хранятся на вольномъ воздухѣ. Кораблестроитель Плимутскаго Адмиралтейства увѣрялъ меня, что изъ всѣхъ испытанныхъ способовъ для сдѣланія лѣса прочнѣйшимъ просушка оказывалась всегда наилучшимъ. Лѣса въ таковомъ порядкѣ лежатъ иногда обтесанные токмо, а иногда со всемъ обложенные, то есть опиленные въ члены по лекалу. Мачтовыя деревья хранятся въ водѣ: въ Плимутскомъ Адмиралтействѣ есть особое для сего мѣсто, называемое

мачтовый прудъ. Когда время позволяетъ, то сіи мачтовыя деревья вытаскиваются изъ воды, обтесываются и просушиваются около года; но въ военное время дѣлать сего не успѣваютъ. Дубовой лѣсъ часто просушивается, составляя уже корпусъ корабля, и почитаютъ, что таковая просушка, продолжающаяся года два или три, придаетъ судамъ вѣку лѣтъ десять: въ то время обшивныя доски его и килевыя части находятся подъ сараями.

ВОПРОСЪ:

Какимъ образомъ просушиваютъ лѣса, и чрезъ сколько времени отъ срубки съ корня употребляютъ ихъ въ строеніе, также не обдѣлываютъ ли членовъ прежде на мѣстахъ, гдѣ оные заготовляются, дабы легче было доставленіе къ верьфямъ?

ОТВѢТЪ:

По срубкѣ съ корня деревъ стараются ихъ просушивать. Сія просушка продолжается по крайней мѣрѣ пять лѣтъ, въ разныхъ положеніяхъ, то есть, или въ сухихъ мѣстахъ въ лѣсу, или въ грудахъ на верьфяхъ, или когда уже онѣ, будучи начисто по лекаламъ обдѣланы, составляютъ собранный на стапелѣ корпусъ корабля. Обыкновенно почти во всякомъ изъ сихъ положеній сохраняютъ ихъ нѣкоторое

извѣстное время, какъ на примѣръ, годъ въ лѣсу, два или три года въ грудахъ на верьфяхъ, и годъ или два на стапелѣ. Для починки старыхъ кораблей просушка бываетъ не столь продолжительна. Членовъ корабельныхъ никогда не обдѣлываютъ въ лѣсахъ.

ВОПРОСЪ:

Буде которые лѣса были заготовлены, то для стоку воды изъ средины оныхъ не ставятъ ли ихъ на нѣкоторое время стоймя, или нѣсколько наклонно, дабы вода изъ внутреннихъ частей ихъ свободнѣе изсякала?

ОТВѢТЪ:

Такъ какъ дубовые лѣса не хранятся въ водѣ, то и не имѣютъ ни какихъ особенныхъ для просушиванія ихъ способовъ; но мачтовыя деревья прежде употребленія оныхъ за годъ, или около того, вытаскиваютъ изъ воды, обтесываютъ и кладутъ для просушки въ груды близъ мачтовыхъ сараевъ.

ВОПРОСЪ:

Строящіеся корабли въ Королевскихъ либо купеческихъ верьфяхъ имѣютъ ли какую покрышку для предохраненія ихъ отъ дождя и ненастья, или во всякія погоды остаются безъ покрышекъ? такожъ лѣса

хранятся цѣлыми ли комплектами извѣстнаго ранга кораблей, или по званіямъ, какъ на примѣръ: такихъ то частей сарай, другаго рода другой, и такъ далѣе?

ОТВѢТЪ:

Въ прежнихъ отвѣтахъ сказано уже, что оные хранятся въ грудахъ по званіямъ; но сверьхъ того видалъ я въ Англинскихъ Королевскихъ верьфяхъ корабли заложенные на стапелѣ, коихъ работа, по причинѣ многихъ починокъ старыхъ кораблей, во всѣ остановлена; члены ихъ лежатъ около Елинговъ въ грудахъ съ надписьми, иные обдѣланы по лекалу, а иные только приготовлены къ сему: стемъ же и старнпостъ съ фашенписами и транцами, такожъ и флортимберсы по мѣстамъ на блокахъ; а футоксы и топтимберсы скрѣпленные вмѣстѣ положены на доскахъ, каждой противу своего флортимберса. Всѣ сіи члены не имѣютъ ни какихъ покрышекъ, хотя Англичане и соглашаются, что оные придали бы имъ много прочности. Въ прочемъ тѣ изъ членовъ, кои входятъ въ составъ корабля стоймя, какъ то шпангоуты, стемъ, старнпостъ и фашенписы, для предохраненія ихъ отъ дождя и мокроты, покрываются всегда обыкновенною обвязывающеюся во кругъ вершины ихъ покрышкою, сдѣланною изъ смоленой парусины. Въ Плимутѣ сто шеснадцати-пушечный корабль име-

нуемый *Гибернїя* находится въ подобномъ сему положенїи болѣе четырехъ лѣтъ.

ВОПРОСЪ:

Толстыя деревья распиливаютъ ли, дабы вынять изъ нихъ сердце, поелику оное прежде всего согнивать начинаетъ, или просверливанїемъ вынимаютъ оное, и большїя части корабля, требующїя толстаго дерева, сплачиваютъ ли изъ двухъ частей, дабы избѣжать гнили отъ сердца?

ОТВѢТЪ:

Хотя и извѣстно, что сердце дерева согниваетъ скорѣе прочихъ частей состава, но обыкновенїя нѣтъ оное выпиливать, или высверливать. Всѣ большїя и важныя части корабля дѣлаются изъ одной штуки и прочнаго дерева; а въ малыхъ, но довольно важныхъ подѣлкахъ, какъ на примѣръ въ лонгъ и краспицъ-салингахъ, шпилевыхъ вельпахъ и проч: стараются избѣгать сердцевины.

ВОПРОСЪ:

При самой обработкѣ членовъ не просверливаютъ ли въ цѣлыхъ мѣстахъ нарочныхъ диръ для вытягиванїя сырости?

ОТВѢТЪ:

Деревъ для вытягиванїя сырости никогда нарочно не просверливаютъ; но диры, сдѣланныя для прикрѣ-

пленія обшивки къ членамъ, стараются держать открытыми, не заколачивая въ нихъ нагелей доколѣ можно.

ВОПРОСЪ:

При самомъ строеніи кораблей не обжигаютъ ли членовъ огнемъ и не мажутъ ли ихъ какимъ составомъ?

ОТВѢТЪ:

Членовъ корабельныхъ не обжигаютъ и не обмазываютъ ни какимъ составомъ, но дѣлаютъ ихъ твердыми одною просушкою. Иногда обмазываютъ токмо смолою стыки нѣкоторыхъ важныхъ членовъ, какъ то стыки стема и проч.

ВОПРОСЪ:

Какимъ образомъ обкладываются натесныя и парежныя доски, не употребляютъ ли къ сему какихъ способовъ?

ОТВѢТЪ:

Обшивныя доски всегда бываютъ парежныя въ Англинскихъ верьфяхъ; ибо найдено что оныя столь же прочны, какъ и натесныя, но между тѣмъ лѣсъ соблюдается. Доски требующія погиби не токмо горизонтальной, но и вертикальной или косвенной, выпиливаются изъ приготовленныхъ нарочно къ тому деревъ. Нажимка досокъ дѣлается обыкновеннымъ образомъ помощію хватокъ.

ВОПРОСЪ:

Не дѣлаютъ ли членовъ корабельныхъ тоньше противъ прежняго размѣра, какъ въ правкѣ оныхъ, такъ и по лекалу? для лучшаго о семъ поняшія, не худо бы имѣть контракты о пропорціи членовъ новѣйшихъ кораблей.

ОТВѢТЪ:

Англинскіе корабельные мастера Королевскихъ верьфей почитаютъ за весьма нужное увеличивать толщину какъ обшивныхъ досокъ, такъ и топтимберсовъ, кои по тягости употребляемой нынѣ на корабляхъ Артиллеріи находятъ они слабыми; ибо нынѣ почти всѣ новые семидесятные и осмидесятные корабли имѣютъ двадцати четырехъ фунтовыя пушки на верьхнихъ декахъ. Сія по мнѣнію ихъ нужная въ толщинѣ прибавка должна простираться до одной четверти или до половины дюйма.

ВОПРОСЪ:

Какимъ образомъ строятся лѣсные сараи и магазеины, каменные или деревянные, и лѣса хранятся въ нихъ со всѣмъ ли обдѣланные въ корабельные члены по рангамъ, или не обдѣланные?

ОТВѢТЪ:

Сараи строятся деревянные какЪ для обработыванія вЪ дождливое время разныхЪ членовЪ корабельныхЪ, такЪ и для храненія такихЪ лѣсовЪ, кои требуютЪ быть сберегаемы подЪ крышкою. Они сЪ одной стороны имѣютЪ рѣшетки или жалузи, а сЪ другой двѣри, такЪ что вЪ оныхЪ всегда бываетЪ вольной воздухЪ, и вещи вЪ нихЪ хранящіеся ни когда почти не лежатЪ одна на другой, но всегда на помѣщаемыхЪ между ими перекладинахЪ: корабельныхЪ членовЪ во вся вЪ нихЪ не держатЪ; но они служатЪ токмо хранилищемЪ для дубовыхЪ всякаго рода и нѣкоторыхЪ сосновыхЪ досокЪ; также помѣщаются вЪ нихЪ помны, книсы, шлюпочные флорЪ-тимберсы, анкерЪ-штоки, килевыя штуки, а иногда и запасные кили, принадлежащіе строящимся различныхЪ ранговЪ кораблямЪ; равнымЪ образомЪ сберегаются вЪ оныхЪ разнаго рода весла и прочія требующія большой сухости вещи. Многіе изЪ сихЪ сараевЪ или магазеиновЪ, смотря по роду содержащихся вЪ нихЪ вещей, запираются замками и имѣютЪ особыхЪ содержателей.

ВОПРОСЪ:

ВЪ лѣсныхЪ сараяхЪ полЪ земляной ли бываетЪ или усланой камнемЪ для предохраненія лѣса отЪ гнили,

и лѣсъ близко ли кладется къ стѣнамъ или между онымъ и стѣнами есть свободной проходъ для человѣка?

ОТВѢТЪ:

Обыкновенно обтесанный токмо, а иногда и обдѣланный дубовый лѣсъ, лежитъ всегда на откры-томъ воздухѣ, хотя Англичане и жалуются на не малую чрезъ то трату онаго; но дубовыя доски и другія разныя вещи хранятся въ сараяхъ, какъ о томъ выше упомянуто. Сараи деревянные, а полы въ нихъ изъ булыжника, и лѣсъ лежитъ у стѣнъ.

ВОПРОСЪ:

Бываютъ ли въ сараяхъ пѣчи для просушки воздуха въ сырое время, и какъ устроены сіи пѣчи, съ трубами ли на подобіе оранжерейныхъ, или какія нибудь другія?

ОТВѢТЪ:

Ни въ приватныхъ докахъ, ни въ Королевскихъ верьфяхъ, пѣчей въ сараяхъ и магазеинахъ я не видалъ.

ВОПРОСЪ:

Нехудо бы имѣть чертежи лучшихъ остъ-индскихъ и вестъ-индскихъ кораблей со всею практикою.

ОТВѢТЪ:

Не имѣя случая познакомиться съ строителями сего рода кораблей, я немогъ достать ихъ плановъ.

ВОПРОСЪ:

Нѣтъ ли новѣишаго сочиненія книгъ о теоретическомъ и практическомъ искуствѣ кораблестроенія?

ОТВѢТЪ:

Систематическихъ новѣйшихъ сочиненій не имѣется, ни о практикѣ ни отеріи кораблестроенія; но издаются иногда періодическія разсужденія о сей наукѣ. Я видѣлъ слѣдствія опытовъ вольнаго Англинскаго общества, установленнаго для пользы корабельнаго строенія, касающіяся до сопротивленія жидкостей на тѣла въ нихъ движущіяся, кои различествуютъ нѣсколько съ слѣдствіями прежнихъ опытовъ дѣланныхъ въ разныхъ мѣстахъ; но какъ оныя еще не изданы, то и немогъ я достать ихъ.

ВОПРОСЪ:

Узнать, нѣтъ ли какихъ машинъ новѣйшаго изобрѣтенія для точенія мѣдныхъ, желѣзныхъ, деревянныхъ и прочихъ вещей; такожъ для сверленія помпъ, обдѣлыванія блоковъ и прочаго тому подобнаго?

ОТВѢТЪ:

Блоки во всѣ Королевскія верьфи ставятся подрядомъ. Не по далеку отъ Плимутскаго Адмиралтейства видѣлъ я патентованную партикулярную блоковую фабрику; въ ней приготовляютъ оные,

выливаютъ и точатъ всѣ нужныя для нихъ вещи, какъ то шкивы, нагели и проч: и доставляютъ ихъ по контракту въ Плимутскую Королевскую верьфь. въ сей фабрикѣ механизмъ обыкновенной и водою. Помпы ставятся также подрядомъ.

ВОПРОСЪ:

Не придумано ли какихъ особаго рода блоковъ для облегченія подъемовъ, или таски какихъ либо тяжестей, какъ при корабляхъ, такъ при верьфяхъ и докахъ?

ОТВѢТЪ.

Ни въ верьфяхъ ни на корабляхъ особеннаго рода блоковъ я не замѣтилъ; хотя же на послѣднихъ и дѣлаются различныя тали, или составы изъ блоковъ и лопарей, для удобнѣйшаго подъема тягостей; однако оныя не заключаютъ въ себѣ большой важности.

ВОПРОСЪ:

Какого роду лѣса употребляются для дѣланія блоковъ, помпъ, пушечныхъ станковъ и прочаго; и не особеннымъ ли какимъ образомъ таковые лѣса приготовляются, или просушиваются, и какъ здѣланныя изъ нихъ вещи хранятся?

ОТВѢТЪ:

Блоки дѣлаются изъ вяза, а шкивы изъ пакауша, индѣйскаго весьма крѣпкаго дерева. Шкивы сигналь-

ныхъ блоковъ, а паче на флагманскихъ корабляхъ, должны, по положенному на то правилу, непремѣнно быть металлическія; прочіе же всѣ, выключая четырехъ самыхъ меншихъ сортовъ, имѣютъ металлическія токмо втулки. Нагели въ блокахъ или пальмовые или желѣзные, смотря по употребленію оныхъ. Помпы также дѣлаются изъ вяза; пушечные станки изъ вяза же, исключая осей ихъ, кои изъ дуба; пики и прибойники изъ ясеня; саленги изъ ясеняжъ; шпили изъ наилучшаго дуба, а шляпы ихъ изъ вяза; езельгофты изъ вяза же; лонгъ и краспицъ-саленги изъ наилучшаго дуба: всѣ сіи вещи, разобранныя по сортамъ и съ надписьми, хранятся въ различныхъ сухихъ могазеинахъ и сараяхъ.

ВОПРОСЪ:

Нѣтъ ли чего достопамятнаго въ разсужденіи внутренняго установленія мастерскихъ, что бы могло споспѣшествовать къ точнѣйшему, скорѣйшему и легчайшему производству работъ?

ОТВѢТЪ:

Я не замѣтилъ ни чего отмѣннаго въ мастерскихъ, ниже какихъ либо новоизобрѣтенныхъ орудій, могущихъ способствовать къ благоуспѣшнейшему исправленію работъ; но особливое отдѣленіе каждаго мастерства доставляетъ удобность работать по-

спѣшно и прочно. Въ Англинскихъ, Королевскихъ верьфяхъ суть слѣдующія отдѣленныя мастерскія: старая и новая канатныя фабрики; кузнечная, гдѣ также куютъ якори и всѣ большія вещи; слѣсарная; литейная; для различныхъ, свинцовыхъ и мѣдныхъ вещей, какъ шо, шпигатовъ, трубъ въ клюзы, рулевыхъ пешель и крюковъ, кранковъ и проч: мастерская, для починки пожарныхъ трубъ и ведеръ; ибо новыя поставляются подрядомъ. Мастерская, гдѣ помощію двухъ цилиндровъ пробиваютъ, или надбиваютъ диры на мѣдные листы, для удобнѣишаго обшиванія оными кораблей; столярная, плотничная; мастерская, для дѣланія данкрашовъ; блоковая, для починокъ блоковъ; нагельная, въ коей дѣлаются оные по подряду, и хранятся, будучи разобраны по сортамъ съ надписьми, означающими ихъ длину и толщину, или діаметръ; саленговая; мастерская для шпилей и марсовъ; мачтовая, эзельгофтовая, шлюпочная, парусная, въ коей въ верьху шьютъ новые, а въ низу починиваютъ старые паруса; такелажная, купарная, въ которой дѣлаютъ однѣ только вещи нужныя для верьфи или потребныя для корабельныхъ капитановъ и офицеровъ; ибо водяныя, пивныя и винныя бочки привозятся на корабли изъ мѣстъ снабжающихъ оные сими провизіями. Мастерская для починокъ всякаго рода фонарей; малярная; мастерская для починки сундуковъ, накгоусовъ и

куряшниковъ; пильные сараи; мастерская для починки клиновъ по Адмиралтейской работѣ; ибо оные поставляются подрядомъ; мастерская для каменьщиковъ. Сверхъ сего около кораблей въ докахъ для плотничей работы сдѣланы сараи, дабы оная и въ дождливую погоду могла удобно производиться.

ВОПРОСЪ:

Буде есть какія вновь изобрѣтенныя машины для подтаски лѣсовъ, выгрузки и погрузки тяжестей, то стараться достать чертежи оныхъ, и когда можно и модели?

ОТВѢТЪ:

Новыхъ машинъ какъ для выгрузки, такъ и погрузки, ни какихъ не употребляютъ; но имѣютъ обыкновенные краны, дѣйствующіе помощію двухъ долесъ, такъ какъ у насъ машины для чищенія гаваней, иногда однако же и помощію шпилей.

ВОПРОСЪ:

Какого рода употребляются киленбалки и краны? буде въ сихъ машинахъ что вновь придумано и приведено къ совершенству, то прислать также чертежи.

ОТВѢТЪ:

Краны употребляются обыкновенные на днищахъ старыхъ кораблей, а киленбалковъ во вся нѣтъ; ибо

корабли, требующіе починокъ подъ водою, отводятся всегда въ доки.

ВОПРОСЪ:

Нѣтъ ли какихъ машинъ, какъ то воротовъ, шпилей, колесъ или блоковъ для шаски и подвоза лѣсовъ къ строеніямъ; буде же подвозятъ ихъ лошадьми на повозкахъ, то нѣтъ ли какихъ особаго рода сихъ повозокъ?

ОТВѢТЪ:

Лѣса къ строющимся кораблямъ подвозятся на телѣгахъ крѣпко построенныхъ и поднимаются съ оныхъ на верьхъ обыкновеннымъ образомъ помощію стрѣлъ, или козловъ и талей.

ВОПРОСЪ:

Для подъему лѣсовъ на корабли не употребляютъ ли движимыхъ кановъ?

ОТВѢТЪ:

Движимыхъ кановъ и машинъ во вся я не видалъ въ Англинскихъ Адмиралтействахъ.

ВОПРОСЪ:

Для углубленія гаваней и чистки подъ водою земли отъ 7 до 20 футовъ въ глубину какія употребляютъ машины?

ОТВѢТЪ:

Ни гдѣ въ Англинскихъ Королевскихъ гаваняхъ машинъ таковаго рода я не примѣтилъ; но когда нужно очистить устье дока или стапеля, то стараются дѣлать сіе при збылой водѣ.

ВОПРОСЪ:

Узнать, какимъ образомъ должно отливать свинцовые листы такъ, что бы они имѣли наибольшую гибкость и не были бы подвержены хрупкости: не употребляютъ ли при отливѣ оныхъ какой либо примѣси, или же не пріуготовляютъ ли какимъ образомъ особую для того форму, по которой свинецъ разливаютъ, и не протягиваютъ ли потомъ листы сіи сквозь плющильные цилиндры?

ОТВѢТЪ:

Такъ какъ всѣ свинцовыя листы въ Королевскія верьфи поставляются подрядомъ, то и не имѣлъ я случая справиться о семъ подробно; однако знаю, что оные протягиваются сквозь плющильные цилиндры.

ВОПРОСЪ:

Свинцовыя для клюзгатовъ трубы цѣльными ли отливаются, или спаиваются, и какъ именно дѣлаются?

ОТВѢТЪ:

Трубы для клюзгатовЪ отливЪ спаиваютЪ. Отливаются же онѣ на приготовленной нарочно для того доскѣ, по которой потребной толщины слой свинцу разливается. СвинецЪ сей не имѣетЪ ни какой примѣси, и по большой части употребляется старой; ибо чемЪ оный жестче, тѣмЪ для сего удобнѣе.

ВОПРОСЪ:

Мѣдныя втулки, что вставливаются въ блоки не изЪ особливаго ли состава отливаются для доставленія имЪ довольной степени жидкости?

ОТВѢТЪ:

Я уже упомянулЪ, что блоки и ихЪ втулки дѣлаются всѣ подрядомЪ; слѣдовательно пропорція металловЪ устанавливается контрактомЪ, и оная содержится въ тайнѣ. Однако я могЪ узнать, что металлЪ втулокЪ долженЪ состоять изЪ одной токмо красной мѣди и нѣкоторой части олова, но подрядчики не соблюдаютЪ строго сего условія, и часто на мѣсто нѣкоторой части олова кладутЪ свинецЪ.

ВОПРОСЪ:

Какіе болты употребляются въ подводную часть кораблей, изЪ красной ли мѣди отливаются, или изЪ

другаго состава, и какого именно, и какъ вытягиваются или выкатываются?

ОТВѢТЪ:

Ни какихъ болтовъ кромѣ мѣдныхъ не употребляютъ въ подводную часть кораблей. Болты сіи дѣлаются изъ красной мѣди литые; оные ставятся подрядомъ и хранятся въ магазеинѣ, раздѣльно, по ихъ діаметрамъ; длиною же бываютъ по большой части около осмнацати или двацати футовъ, отъ которой отрубается потребное количество, а остающіеся концы отдаются обратно подрядчикамъ съ уменьшеніемъ цѣны. Болты, также гвозди для обшивки кораблей мѣдью, а равно и рулевые крючья съ пѣтлями, стараются обыкновенно имѣть изъ лучшей красной мѣди, употребляя оной семъ частей смѣшанныхъ съ осьмою частію олова.

ВОПРОСЪ:

Не отливаютъ ли нынѣ какихъ либо вещей употребляемыхъ въ корпусѣ корабля, какъ то книсъ, стандерсовъ и иныхъ какихъ?

ОТВѢТЪ:

Иногда употребляютъ желѣзные книсы и стандерсы, но весьма рѣдко и только въ случаѣ недо-

статка деревянныхъ; въ малыхъ же судахъ, какъ то военныхъ шлюпахъ, бригахъ и другихъ, довольно часто: ибо оные занимаютъ въ срединѣ таковыхъ судовъ менѣе мѣста, и сверьхъ того, по причинѣ легкости ихъ артиллеріи, таковыя вещи не имѣютъ въ нихъ великаго ломленія или натруты. Надлежитъ замѣтить, что ихъ не отливаютъ, но куютъ изъ желѣза.

ВОПРОСЪ:

При растворенїи и составленїи красокъ, такожъ въ варенїи олифы и дѣланїи разныхъ замазокъ, нѣтъ ли чего особеннаго и примѣчанїя достойнаго?

ОТВѢТЪ:

Всѣ краски дѣлаются подрядомъ. Въ каждой Королевской верьфи есть домъ для составленїя оныхъ; но олифа, сажа, вохра, бѣлила и прочїя краски, присылаются изъ другихъ мѣстъ такъ, что какимъ образомъ варится олифа я не могъ узнать. Порядокъ же есть слѣдующїй составленїя красокъ: на дватцать англинскихъ фунтовъ вохры употребляютъ одинъ галенъ олифы, а на грунтовку нѣсколько болѣе, ибо оная требуетъ краску жиже. Для крашенїя каютъ и внѣшней частей корабля, краску разводятъ на терпентинѣ, прибавляя туда нѣсколько олифы. Во всѣ краски кладутъ бѣлой витрїоль, которой англинскїе

моляры называютъ *сушникомъ*. Четверть фунта онаго кладется на двадцать фунтовъ вохры; но на крашенїе внутренности, поелику тогда употребляютъ большую часть терпентина, кладутъ витрїоля меньше и весьма мѣлко истертаго, ибо оной скоро бѣлыя краски желтитъ. Когда же нужна прочная бѣлая краска, тогда оную разводятъ на одномъ токмо терпентинѣ, или употребляютъ витрїоля чрезвычайно мало, дабы избѣжать желтящаго качества его. Замазку дѣлаютъ изъ бѣлилъ и олифы, и никакой почти пропорцїи въ томъ не соблюдаютъ, но смѣшавъ даютъ стоять сутки, и потомъ колотятъ мушкелемъ, покуда найдутъ ее годною къ употребленїю.

ВОПРОСЪ:

При крашенїи внѣшности, такожъ и внутренности кораблей, не употребляютъ ли какихъ средствъ къ доставленїю большей прочности какъ самой краскѣ, такъ и тѣлу ею покрытому?

ОТВѢТЪ:

Для сдѣланїя краски прочнѣе, или для предохраненїя корабля отъ гнилости, никакихъ особенныхъ способовъ не употребляютъ; но въ составленїи красокъ слѣдуютъ обыкновенному порядку.

ВОПРОСЪ:

У Французовъ осмидесяти пушечные корабли строятся о двухъ декахъ, и буде взятый у нихъ Англичанами корабль *Гошъ* таковаго построенія, то не можно ли достать чертежъ онаго?

ОТВѢТЪ:

Нынѣ осмидесяти и девяносто пушечные корабли, какъ во французскомъ, такъ и Англинскомъ флотахъ, строятся о двухъ декахъ; ибо оные, съ имѣющимися на нихъ коронадами, считаются въ рангахъ, одни осмидесятныхъ, а другіе семидесятныхъ кораблей. Калиберъ пушекъ ихъ есть слѣдующій: на нижнемъ декѣ тридцати осьми, на верхнемъ двадцати четырехъ, а на шканцахъ двенадцати фунтовые. Въ Англинскомъ флотѣ находится нынѣ одинъ токмо старый девяносто пушечной корабль о трехъ декахъ, и хотя оный употребляется на морѣ, однакожъ капитаны стараются избѣгать отъ командованія онымъ. Осмидесяти пушечный корабль, именуемый громометатель (foudvoyant), (*) почитается нынѣ наилучшимъ

(*) Корабль сей есть Англинскій, построенный по образцу того корабля, называвшагося симъ именемъ, которой въ 1761 году взятъ былъ ими у Французовъ.

въ Англинскомъ флотѣ. Можно сказать, что Англичане въ постройкѣ новѣйшихъ кораблей, смѣшивая архитектуру свою съ французскою, превзошли ихъ. Я теперь служу на осмидесяти пушечномъ кораблѣ лучшей французской постройки: оной дѣйствительно имѣетъ превосходныя качества, но Фудроянъ и другіе новые англинскіе корабли его превосходятъ. *Гошъ*, называемый нынѣ *Донегалъ*, по имени мѣста въ Ирландіи, на высотѣ коего онъ взятъ, есть большой осмидесяти пушечной двухъ дечной корабль; но какъ оный со времени взятія его не былъ еще введенъ въ докъ, то и чертежа его не имѣется въ Англинскихъ верьфяхъ.

О ТОМЪ ЖЕ.

Когда вышеписанные отвѣты присланы были въ Комитетъ и уже находились въ печати, тогда на тѣжъ самые вопросы получены другіе отвѣты, сдѣланные обучающимися въ Англіи корабельными подмастерьями Мелиховымъ и Курепановымъ, и какъ сіи отвѣты не вовсемъ сходствуютъ съ прежними и могутъ во многомъ служить пополненіемъ онымъ, того ради мы здѣсь ихъ прилагаемъ.

На вопросъ, *какимъ образомъ заготовляются лѣса и прч?* Отвѣтъ: по елику намъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ оные заготовляются ни когда не удалось быть, того ради, не будучи самовидцами, не можемъ мы о семъ сдѣлать точнаго и обстоятельнаго увѣдомленія; однакожъ, что касается до времени ихъ валки, то, по словамъ поставщиковъ королевскихъ, дѣлается сіе два раза въ году, а именно

осенью и зимою, а наипаче осенью: ибо въ сіе время оная есть самоважнѣйшая и величайшая. Лѣса срубаютъ тогда, когда листья съ деревъ начнутъ падать, что здѣсь обыкновенно бываетъ въ Октябрѣ мѣсяцѣ; и срубаютъ ихъ вмѣстѣ съ корою, которую однакожъ съ дубовыхъ деревъ тотчасъ снимаютъ, и въ тожъ время большія деревья по нѣскольку со сторонъ обтесываютъ, иныя же по даннымъ мѣрамъ правятъ, дабы чрезъ то уменьшить плашу за провозъ ихъ и дать имъ скорѣе просохнуть. Послѣ сего немедленно, смотря по удобности мѣстъ, или моремъ на палубныхъ ботахъ, или судоходными рѣками на баркахъ, или же, буде близко, сухимъ путемъ на повозкахъ, доставляются оныя къ портамъ и верьфямъ. Сіе разумѣется о лѣсахъ осенней валки, зимній же валки лѣса, которыхъ число и количество, какъ уже выше сказано, не сравненно меньше противу осеннихъ, остаются на мѣстѣ до весны; а въ сіе время по снятіи съ нихъ коры таковымъ же образомъ, какъ и тѣ, препровождаются въ адмиралтействы.

Хотя здѣсь и принято общимъ правиломъ срубать лѣса съ корою; однакожъ съ недавнаго времени, по предложенію свѣдущихъ и опытныхъ лѣсоискусниковъ, снимаютъ съ дубовыхъ деревъ кору за годъ или болѣе до срубки ихъ; но сіе дѣлаютъ съ нѣкоторыми токмо изъ оныхъ для единаго опыта, желая узнать, не крѣпче ли дерево чрезъ то становится и не прочнѣе ли будетъ; въ чемъ однакожъ по причинѣ краткости времени и малаго числа опытовъ еще не удостовѣрились, и для того не престаютъ продолжать сіи изслѣдованія.

На вопросъ: *по полученіи къ верьфямъ какъ ихъ сохраняютъ и прот?* Отвѣтъ: всѣ деревья и лѣса въ королевскихъ

адмиралтействахъ хранятся на берегу, кромѣ мачтовыхъ, которыя затапливаются въ воду, и для которыхъ подѣланы нарочные бассеины, въ коихъ вода отъ одного до другаго свободно протекаетъ; но какъ по случающимся здѣсь приливамъ и отливамъ бассеины сіи во время убыванія воды обсыхаютъ, того ради, чтобъ открытыя воздуху на днѣ оныхъ деревья не могли отъ солнечнаго зноя повредишься или дать трещины, строятся надъ ними родъ пловучихъ сараевъ или кровель съ стропилами. На берегу же лѣса хранятся различно, иные лѣжатъ на открытомъ воздухѣ, иные въ сараяхъ, а имянно: весь иностранной дубъ сберегается въ сараяхъ; Англинской же на открытомъ воздухѣ, кромѣ досокъ и книсъ, которыя обыкновенно кладутся также въ сараи; но между сими сараями и сараями иностраннаго дуба есть нѣкоторая въ строеніи разность: первые изъ нихъ состоятъ изъ одной токмо кровли, а послѣдніе изъ кровли обнесенной во кругъ стѣнами, имѣющими окна. Причина сему, что иностранной дубъ, будучи не столь твердъ и крѣпокъ, какъ Англинской, скорѣе повреждается не токмо на открытомъ воздухѣ, но и подъ кровлею, когда стѣны не защищаютъ его отъ свободнаго прохожденія онаго. Нѣкогда сей лѣсъ хранился въ однихъ съ Аглинскимъ дубомъ сараяхъ, не огражденныхъ стѣнами; но примѣчено, что проходной воздухъ производилъ великія въ концахъ кряжей трещины, а особливо въ доскахъ, которыхъ концы хотя и сколачиваемы были тонкими дощечками, однакожъ сіе не могло предохранять ихъ отъ помянутаго повреждения. Лѣса въ Депфортскомъ, Чатомскомъ и Вульвичскомъ адмиралтействахъ, лежащіе на открытомъ воздухѣ, покрываются съ верьху, въ первомъ изъ сихъ мѣстъ

брезентами, а въ двухъ послѣднихъ иногда тонкими досками. Всѣ ильмовые *) и дубовые кряжи лежатъ въ грудахъ на прокладкахъ, дабы воздухъ имѣлъ свободный между ими проходъ. Сосновыя и дубовыя Англинскія доски, кладутся на открытомъ воздухѣ, крѣстообразно одна на другую и также на прокладкахъ, первыя плашмя, а послѣднія на ребро, и въ одинъ токмо рядъ. Книсы въ сараяхъ обыкновенно ставятся стоймя, вѣтвью въ верхъ, и раздѣляются одна отъ другой прокладками. Въ прочемъ книсы и доски кладутся иногда и на открытомъ воздухѣ; но сіе бываетъ рѣдко и можетъ быть для какого либо опыту, или за неимѣніемъ мѣстъ въ сараяхъ. Нагели, о которыхъ здѣсь всего болѣе пекутся, чтобъ оные были колико возможно сухи, содержатся всегда въ сараяхъ. Равнымъ образомъ таковыя штуки какъ барели, дромгеты, регели и проч. хранятся также подъ кровлею. Не излишно будетъ упомянуть здѣсь, какимъ образомъ сохраняются лѣса на партикулярныхъ Англинскихъ верфяхъ, гдѣ часто по заключеннымъ съ Правительствомъ контрактамъ строятся военные корабли и другія суда. Такъ какъ въ оныхъ содержатъ количество лѣса не сравненно меншее противу Королевскихъ адмиралтействъ; ибо привозятъ туда токмо такое число онаго, какое дѣйствительно потребно для настоящаго строенія судовъ, не запасая ничего для предбудущихъ строеній; того ради, поелику оный скоро употре-

*) Обыкновенно кили кораблей и другихъ большихъ судовъ дѣлаютъ здѣсь (то есть въ Англіи) изъ Ильмовыхъ кряжей, предпочитая вязкость сего дерева твердости дуба, по причинѣ великаго числа болтовъ заколачивающихся въ киль.

бленъ быть имѣетъ, кладутъ его на открытомъ воздухѣ безъ разбора, наблюдая токмо, чтобъ груды сіи состояли изъ одинакаго рода штукъ, какъ то изъ кряжей, или изъ досокъ, или изъ книсъ и такъ далѣе; стараясь притомъ, чтобъ класть сей лѣсъ какъ можно ближе къ пильнымъ ямамъ, дабы удобнѣе и скорѣе сваливать его для распилки въ оныя. Что принадлежитъ до нагелей, то и здѣсь также, для лучшей просушки ихъ, храняпся они въ сараяхъ.

На вопросъ, *какимъ образомъ просушиваютъ лѣса и прот?* Отвѣтъ: особливыхъ здѣсь для просушки лѣсовъ правилъ ни какихъ не наблюдается, кромѣ тѣхъ, о которыхъ выше упомянуто, сирѣчь, что большія деревья или кряжи складываются въ груды или стопы, одно дерево на другое, помѣщая между оными прокладки, дабы воздухъ свободно проходилъ и со всѣхъ сторонъ окружалъ ихъ. Книсы ставятся стоймя, а доски на ребро: въ семъ положеніи даютъ имъ сохнуть года два или три. Для сей причины, равно какъ и для того, что бы на случай надобности имѣть всегда довольное количество дубоваго лѣса, коммисіонеры, или поставщики флотскіе, почитаютъ за нужное держать онаго въ запасѣ въ Королевскихъ адмиралтействахъ столько, сколько въ три года на строеніе тамъ кораблей исходить онаго полагается. Сіе въ трое большее противу употребленія въ каждый годъ излишество лѣсовъ хотя г. Снодграсомъ, какъ мы то выше сего въ отвѣтахъ его въ сей книгѣ помѣщенныхъ видѣли, со всѣмъ не одобряется; однакожъ отъ всѣхъ прочихъ искусныхъ кораблестроителей почитается за весьма полезное для просушки лѣсовъ заведеніе. На партикулярныхъ верьфяхъ, по краткости

времени, какое дается имѣ на построеніе военныхѣ кораблей, оное не наблюдается; отѣ чего можетѣ быть и происходитѣ, что и прочность ихѣ, вѣ сравненіи сѣ тѣми кораблями, кои вѣ Королевскихѣ адмиралтействахѣ строятся, по многимѣ опытамѣ примѣчена не столь великою, и потому вѣроятно, что перестали бы ихѣ изѣ таковыхѣ лѣсовѣ строить, которые не имѣли довольнаго времени просохнуть, естьлибѣ нетерпящіе отлагательства случаи иногда кѣ тому не принуждали. Вообще сказать можно, что лѣса, сверхѣ той просушки, какую имѣютѣ они на на мѣстахѣ послѣ срубки оныхѣ, по привозѣ ихѣ кѣ портамѣ просушиваются еще вѣ Королевскихѣ адмиралтействахѣ года три, или по крайней мѣрѣ два, а на партикулярныхѣ верьфяхѣ не меньше двѣнадцати мѣсяцовѣ. Что касается до обдѣлыванія ихѣ вѣ члены на мѣстахѣ, гдѣ они заготовляются, то хотя сіе отѣ нѣкоторыхѣ кораблестроителей, а наипаче купеческихѣ, весьма одобряется, по причинѣ испытаннаго уже ими легчайшаго и удобнѣйшаго доставленія оныхѣ кѣ верьфямѣ; однакожѣ большая часть строителей, основываясь на мнѣніи, что лѣса, во время просушиванія ихѣ, меньше портятся, когда не обложены, совѣтуютѣ привозить ихѣ кѣ портамѣ таковыми, кромѣ самыхѣ большихѣ деревѣ, которыя для лучшей доставки, нѣсколько со сторонѣ обтесываются. Нѣкоторыя доски, также для дешевизны провоза, пилятся вѣ разныя мѣры на мѣстахѣ срубки ихѣ; однакожѣ большою частію привозятся кряжами, а особливо на купеческія верфи, и тутѣ разпиливаются.

На вопросѣ, *заготовленные лѣса для стоку изѣ нихѣ воды не ставятѣ ли стойма и прот?* Отвѣтѣ: поелику всѣ

употребляемые на корабельное и судовое строеніе лѣса не затапливаются для сохраненія оныхъ въ воду, того ради и нѣтъ ни какой надобности ставить ихъ въ помянутое положеніе; мачтовые же деревья хотя и сберегаются въ водѣ, однакожъ по вытаскѣ ихъ оттуда, инаго ничего съ ними не дѣлаютъ, какъ токмо обтесываютъ по нѣскольку со сторонъ, и кладутъ для просушки на нѣкоторое время на блоки.

На вопросъ, *толстыя деревья распиливаютъ ли, дабы вынять изъ нихъ сердце, яко часть всего скорѣе согнивающую и прот?* Отвѣтъ: хотя и кажется сіе нужнымъ по прописанной въ семъ вопросѣ причинѣ; но намъ не удалось ни гдѣ того замѣтить, и какъ сказываютъ, на здѣшнихъ верфяхъ ни когда не было сего въ употребленіи.

На вопросъ, *при самой обработкѣ членовъ не просверливаютъ ли въ цѣлыхъ мѣстахъ нарочныхъ диръ для вытягиванія сырости и прот?* Отвѣтъ: по срединѣ дерева сего не дѣлаютъ, но у всѣхъ бимсовъ проверщываютъ крестообразно въ концахъ диры одну вершикально, другую же горизонтально на футъ глубиною. Сверьхъ того, во всѣхъ наборныхъ деревьяхъ, по набраніи и обшитіи оныхъ досками, проверщываютъ диры для нагелей, кои до тѣхъ поръ не заколачиваютъ въ нихъ, покуда сырость въ деревѣ провѣтрится, или оно просохнетъ, на что обыкновенно полагается нѣсколько мѣсяцовъ въ вѣсеннее или лѣтнее время.

На вопросъ, *при самомъ строеніи кораблей не обжигаютъ ли членовъ огнемъ и не мажутъ ли ихъ какимъ составомъ и прот?* Отвѣтъ: ни одного члена корабельнаго не обжигаютъ, кромѣ нѣкоторыхъ парежныхъ досокъ, которыя

по вынутіи изъ паровъ сушатъ надъ огнемъ; но и сіе однакожъ не весьма обыкновенно. Что касается до смазыванія ихъ какимъ либо составомъ, то сіе дѣлаютъ токмо въ большихъ корабляхъ съ стемомъ и недгетцами, покрывая ихъ мазью, составленною изъ густой и жидкой смолы. Въ прочемъ утверждаютъ, что когда дерево вымажется какимъ либо составомъ, то по прошествіи нѣкотораго времени нельзя будетъ узнать, не заразилось ли оное гдѣ какою гнилью, которую слѣдовательно и задѣлать будетъ не можно.

На вопросъ, *какимъ образомъ окладываются натесныя и парежныя доски и прот?* Отвѣтъ: натесныя доски обыкновенно окладываютъ помощію не большихъ лекалъ, которыя придѣлываются чрезъ два или три дерева къ набору, и на которыхъ назначаются оныхъ досокъ малки или направленіе ихъ кромокъ. Парежныя доски окладываются по выкладкамъ рейкою. Особенныхъ же къ сему дѣлу способовъ ни какихъ не употребляется. Для удобнѣйшаго сгибанія толстыхъ досокъ, на крутыхъ или весьма выпуклыхъ мѣстахъ, не распиливаютъ ихъ по толщинѣ на двое, но распариваютъ въ кипящей водѣ, держа ихъ въ оной столько часовъ, сколько толщина доски имѣетъ дюймовъ.

На вопросъ, *не дѣлаютъ ли членовъ корабельныхъ тонѣе противъ прежняго размѣра, какъ въ правкѣ оныхъ, такъ и по лекалу?* Отвѣтъ: изъ сравненія посылаемыхъ при семъ контрактовъ, *) по коимъ строены семидесяти четырехъ пушечные корабли Броунсвигъ, Реноунъ и Кентъ, первый

*) Контракты и чертежи сихъ Судовъ хранятся при Комитетѣ.

въ 1790, а послѣдніе два въ 1798 годахъ, такожъ фрегаты Ендиміонъ, Акшивъ и Діяна, можно видѣть какая въ пропорціи членовъ ихъ имѣется разность.

На вопросъ, *какимъ образомъ строятся лѣсные сараи и магазейны, каменные или деревянные, и лѣса хранятся въ нихъ со всѣмъ ли обдѣланные въ корабельные члены по рангамъ, или не обдѣланные?* Отвѣтъ: мы уже частію въ предъидущихъ отвѣтахъ нашихъ сказали, что лѣсные сараи бываютъ двоякаго рода, одни со всѣхъ сторонъ открытые, или безъ стѣнъ, въ которыхъ хранится Англинской дубъ; а другіе закрытые, то есть со стѣнами, имѣющими окна съ стеклянными оконницами, которыя опускаются и поднимаются смотря по надобности; въ сихъ послѣднихъ сараяхъ или магазеинахъ держатъ иностранный дубъ, также нагели, клинья и прочее. Какъ тѣ, такъ и другіе сараи строятся деревянные и каменные; однакожъ открытые сараи по большой части бываютъ деревянные на каменномъ фундаментѣ, то есть нѣтъ у нихъ каменныхъ простѣнковъ, а ставятся только подъ стропилы деревянные столбы, на которыхъ лежитъ крутая кровля, покрытая черепицею. Другаго рода сараи имѣютъ деревянныя изъ досокъ или кирпичныя стѣны съ стеклянными дверьми и окнами и покрываются точно такою же кровлею. Въ обоихъ сихъ сараяхъ лѣса, какъ то кряжи и книсы, хранятся не обдѣланные, то есть въ томъ самомъ образѣ, въ какомъ доставляются они къ верфямъ. Въ разположеніи ихъ наблюдается слѣдующій порядокъ: книсы и кряжи кладутся по сортамъ, сирѣчь одинакаго вида и размѣреній въ одномъ мѣстѣ или сараѣ, а другаго въ другомъ, и такъ далѣе, съ тою въ кряжахъ противу книсъ оплѣною, что

въ оныхъ не токмо видъ и величина разсматриваются, но и время ихъ валки; чего ради лежащія въ различныхъ грудахъ разнаго пріема деревья отличаются однѣ отъ другихъ подпискою бѣлилами на комляхъ ихъ, какъ размѣреній оныхъ, такъ и времени, въ которое срублены. Сіе дѣлается для того, дабы перваго пріема кряжи употреблять на передъ въ дѣло и чрезъ то прочимъ предоставлять таковое же на просушку время. Подобное же разпоряженіе наблюдается между досками и поясами, такожъ и между тѣми кряжами, которые лежатъ на открытомъ воздухѣ. Для поклажи двухъ первыхъ утверждаются вдоль сараевъ нѣсколько рядовъ перекладинъ, однѣ надъ другими, на которыхъ кладутся онѣ по размѣреніямъ ихъ и по рангамъ кораблей, коимъ принадлежатъ, какъ на примѣръ: гондечные клямсы стопушечнаго корабля въ одномъ мѣстѣ, меинвельсовые поясья семидесяти четырехъ пушечнаго въ другомъ и такъ далѣе, подписывая подъ каждою грудою бѣлилами званіе ихъ и мѣру: такимъ образомъ когда понадобится отыскать какихъ либо извѣстныхъ размѣреній доску, то оную тотчасъ найти можно, не употребляя на сіе дѣло, по неотыску настоящей, другую превосходнѣйшихъ размѣреній доску или поясъ. Открытые деревянные на каменномъ фундаментѣ сараи, въ коихъ хранятся штуки шпилей, регелей, княвдегетовъ и прочія, и гдѣ оныя по лекаламъ и малкамъ обдѣлываются, строятся какъ можно ближе къ елингамъ, а другіе, для удобнѣйшаго отправленія работъ, какъ можно ближе къ водѣ, и пространство ихъ, по множеству содержащихся въ нихъ вещей, бываетъ весьма не малое.

На вопросъ, *нѣтъ ли какова новаго рода или новой пропорціи шпилей корабельныхъ?* Отвѣтъ: шпили, употребляемые нынѣ на Аглинскихъ военныхъ корабляхъ, имѣютъ нѣкоторую отъ нашихъ отмѣну, которую мы здѣсь покажемъ. Части ихъ, какъ то барель и дромгетъ, или иначе веретено и шляпа, дѣлаются также, какъ у нашихъ шпилей; вельпы впускаются и крѣпятся точно такимъ же образомъ; разность состоитъ токмо въ томъ, что каждый шпиль ихъ, сирѣчь какова бы ранга корабля оный ни былъ, имѣетъ у себя четыре пала, которые не къ палубѣ прикрѣпляются, какъ у насъ, но къ самому шпилю, у коего нарочно для сего дѣлается въ низу на подобіе дромгета деревянный кругъ, называемый по Англински палгетъ (paul-head). Къ оному кругу прикрѣпляются палы, какъ показано въ фигурахъ 1 и 2 листа II, гдѣ кругъ сей означенъ буквами A A, а палы буквами B B. Палгетъ составляется изъ четырехъ полукруговъ, изъ коихъ соединеніе или спой двухъ верьхнихъ долженствуетъ крестообразно лежать надъ споемъ двухъ нижнихъ. Сіи два круга сплачиваются вмѣстѣ посредствомъ двухъ бугелей и проходящихъ сквозь оные болтовъ. Бугели сіи, изъ которыхъ верхней означенъ въ фигурѣ 2 буквами K K, имѣютъ три дюйма ширины, и кладутся, одинъ на верьхней, а другой на нижней сторонѣ палгета, такъ чтобъ внѣшняя окружность ихъ отстояла отъ окружности онаго на два дюйма; болты пропускаются сквозь нижней бугель и заклепываются на верхнемъ. Для лучшаго утвержденія палгета къ шпилю, во первыхъ превращаютъ нижній конецъ многостороннаго бареля *аааа* (фиг. 4) въ четверогранный шипъ, высотою равный толщинѣ палгета; во вторыхъ на самую оконеч-

ность сего шипа набиваютъ железный бугель hhhh, шириною въ четыре, а толщиною въ половину дюйма. Сей бугель всею своею толщиною врѣзывается въ дерево, дабы быть подъ лицо съ гранями шипа. Въ третьихъ, по срединѣ палгета, для прохожденія барельному шипу, выдалбливаютъ четвероугольное, величиною равное ему, отверзтіе; и на конецъ въ четвертыхъ, напускаютъ палгетъ на нижніе концы вельповъ на одинъ съ половиною дюймъ и крѣпятъ его съ нижними чиксами сквозными болтами. Надлежитъ примѣтить, что Англичане впускаютъ въ средину или центръ сихъ шпилей родъ желѣзной оси или штыря, изображеннаго особо въ фигурѣ 5, и которой въ самомъ шпилѣ (фиг. 1) означенъ пунктирными линеями подъ буквою G. На семъ штырѣ, какъ бы на нѣкоей оси, стоящей пяткою своею въ нарочно пріуготовленномъ для сего желѣзномъ горшкѣ или сосудѣ, называемомъ степсъ, шпиль имѣетъ свое коловращеніе. Для основанія всего онаго твердымъ и прочнымъ образомъ, штырь дѣлается досязающимъ до половины высоты нижняго шпиля, или нѣсколько болѣе, и бываетъ въ верьхней части своей тоньше, чемъ въ нижней. Внутри шпиля утверждается онъ проходящимъ сквозь вершину его болтомъ, и имѣетъ у себя два заплѣчика mm. Верхняя часть его, сирѣчь простирающаяся отъ вершины до заплѣчиковъ, и которая впускается въ веретено или барель, есть четверогранная; а нижняя часть, выдающаяся отъ заплѣчиковъ за нижнюю поверьхность шпиля, обыкновенно бываетъ округленная. Сверьхъ того для лучшаго утвержденія штыря сего въ барелѣ впускаютъ въ нижній конецъ барельнаго шипа железную планку съ выемками, которая всею своею толщи-

ною утопляется въ шипъ и крѣпится четырьмя остроконечными болтиками. Планка сія, имѣющая по срединѣ своей четвероугольное, равное квадрату шпыря, отверстіе, означена въ фигурѣ 4 буквами dddd; толщиною бываетъ оная отъ двухъ до одного съ четвертью дюйма. Но прежде нежели окончимъ мы описаніе, какимъ образомъ шпиль помощію шпыря вращается въ степсѣ, должно намъ упомянуть о томъ кругломъ жолобѣ, которой служитъ къ останавливанію шпиля посредствомъ паловъ. Жолобъ сей, называемый по Англински палгупъ (paul hoop), выливается нарочно весь изъ чугуну. Внутреннее расположеніе его есть слѣдующее: онъ имѣетъ ширину отъ 4 до $4\frac{1}{2}$ дюймовъ, содержащуюся въ закраинахъ толщиною не болѣе полудюйма. Въ немъ въ равныхъ разстояніяхъ помѣщены двенадцать одинакихъ возвышенностей или простѣнковъ D (фиг. 3), между коими находится толикоежъ число впадинъ или яминъ C. Прикрѣпленный, какъ выше сказано, къ шпилю палъ, во время верченія шпиля обращается вмѣстѣ съ нимъ, падая висящимъ на свободѣ нижнимъ концемъ своимъ съ простѣнка въ ямину, и когда надлежитъ задержать шпиль, или поднимаемая имъ тягость, преодолѣвъ силу дѣйствующихъ онымъ людей, принудитъ его обращаться въ противную сторону, тогда палъ, упершись въ простѣнокъ, останавливаетъ сіе возвратное его коловращеніе; а дабы паденіе нижняго конца пала съ простѣнка въ ямину было меньше чувствительно, того ради дно яминъ задѣлываютъ деревянными горбатыми дощечками e (фиг. 1). Палгупъ прикрѣпляется къ палубѣ таковымъ образомъ: сперва для вящшаго утвержденія его напускаютъ на бимсы два карлинса HH, которыхъ высота

отъ палубныхъ досокъ должна быть равна толщинѣ онаго; потомъ радіусомъ діаметра внутренней окружности его описываютъ кругъ на карлинсахъ, и по сей описанной чертѣ обрубаютъ ихъ до толщины палубныхъ досокъ, отъ чего и произойдетъ возвышенная круглая площадка, на которую насаживаютъ палгупъ и пришиваютъ его къ палубѣ остроконечными болтами, проходящими сквозь диры, имѣющіяся въ простѣнкахъ онаго D. Въ центръ сей площадки впускаютъ вышеупомянутый степсъ, означенный въ фигурѣ 1 й буквою L, который какъ уже вышесказано, есть родъ желѣзнаго горшка или сосуда, коего внѣшній образъ, дабы могъ онъ въ мѣстѣ своемъ сидѣть съ лучшею твердостію, бываетъ четверогранный, а внутренность, для удобнѣйшаго принятія и обращенія въ немъ вышеописаннаго шпыря, сообразно нижнему его концу или пяшки, круглая.

Употребляемыя нынѣ на новѣйшихъ Англинскихъ корабляхъ и фрегатахъ размѣренія шпилей суть слѣдующія:

Ранги кораблей и и фрегатовъ.	100	80 и 74	64	44	36	32
	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.
Діаметръ бареля или веретена въ пяртнерсахъ	2, 2	1, 11	1, 10	1, 9	1, 8	1, 7
Діаметръ верьхней шляпы или дрогмета	4, 10	4, 7	4, 6	4, 3	4, 0	3, 9
Діаметръ нижней шляпы или дромгета	4, 8	4, 6	4, 5	4, 2	3, 11	3, 7
Діаметръ палгета	4, 10	4, 7	4, 6	4, 4	4, 3	3, 10
Діаметръ палгупа между внутренними сторонами	4, 7	4, 5	4, 4	4, 1	3, 10	3, 6
Длина верхнихъ вельповъ	3, 2	3, 2	3, 2	3, 2	3, 2	3, 2
Длина нижнихъ вельповъ	3, 0	3, 0	3, 0	3, 0	3, 0	3, 0
Толщина дрогмета	1, $1\frac{1}{2}$	1, $0\frac{3}{4}$	1, $0\frac{1}{2}$	1, $0\frac{1}{4}$	1, 0	0, $11\frac{1}{2}$
Толщина палгета	0, 9	0, $8\frac{1}{2}$	0, $8\frac{1}{4}$	0, 8	0, 8	0, $7\frac{1}{2}$
Высота палгупа	0, $4\frac{1}{2}$	0, $4\frac{1}{4}$	0, 4	0, 4	0, 4	0, 4

ранги кораблей и фрегатовъ.	Чугунные степсы. ширина	Чугунные степсы. глубина	размѣръ веретенамъ. діаметръ	размѣръ веретенамъ. сторона квадрата
	д	д	д	д
100	11	9	6	9
80 и 74	$10\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$7\frac{3}{4}$
64	10	$8\frac{1}{4}$	$5\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$
44	9	$7\frac{3}{4}$	$5\frac{1}{4}$	7
36	$8\frac{3}{4}$	$7\frac{1}{2}$	5	$6\frac{3}{4}$
32	$8\frac{1}{4}$	$7\frac{1}{4}$	$4\frac{3}{4}$	6

IV.

О Навигаціи и первоначальныхъ книгахъ, касающихся до сей наукѣ *)

Навигація, или наука мореплаванія, можетъ раздѣлена быть на три части и на три главныхъ отдѣла. Первая, называемая кораблестроеніемъ, или корабельною Архитектурою, есть искуство строить какъ военныя, такъ и купеческія суда. Вторая, искуство управлять ими и ходить на нихъ въ далекія страны для торговли, или для новыхъ открытій и завоеваній. Третья, именуемая морскою тактикою, есть искуство располагать или учреждать корабли во время наступательнаго или оборонительнаго сраженія.

Въ шестомъ надесять вѣкѣ мало еще на Французкомъ языкѣ было о семъ сочиненій; всѣ писанія ихъ заключались въ трехъ или четырехъ книгахъ, изъ коихъ самая древнѣйшая есть *наука плавать по морю* (l'art de naviger), сочиненная на Гишпанскомъ языкѣ Петромъ Мединою (par Pietro de medina) и переведенная съ онаго на Французкой языкъ Николосомъ Николаемъ (par Nicolas de Nicolai).

(* Взято изъ Французкой книги называемой Mélanges tirés d'une grande bibliotheque.

Сія книга въ первой разъ издана была въ 1554мъ году; она писана съ довольною подробностію, но въ нѣкоторыхъ мѣстахъ имѣетъ весьма темный смыслъ. Однакожъ въ ней находится сокращенная исторія мореплаванія, почерпнутая изъ древнихъ писателей, многія физическія примѣчанія, астрономическія таблицы и выкладки, такожъ изображенія употребляемыхъ въ шестомъ надесять вѣкѣ судовъ и морскія старинныя карты. Сочиненіе сіе, хотя въ прочемъ весьма не совершенное, даетъ однакожъ хорошее понятіе о состояніи, въ какомъ за двести пятдесятъ лѣтъ находилось мореплаваніе. Переводчикъ онаго Николасъ Николай напечаталъ описаніе путешествій своихъ въ Грецію, Турецкую землю, въ Азію и Африку, въ 1550мъ и слѣдующихъ годахъ: поелику сіи путешествія дѣлалъ онъ большею частію моремъ, то содержатся въ нихъ довольно достопамятныя примѣчанія, могущія служить нѣкоторымъ объясненіемъ первому его сочиненію.

Въ 1560мъ году, напечатанъ въ Рошелѣ *великой Зейфакелъ или морской свѣтильникъ, лоція и якорныя мѣста, на моряхъ Французскомъ, Британскомъ, Англинскомъ и проч.* (le grand-Routier, pilotage et Ancrage des mers de France, Bretagne, Angleterre ec.) съ Олероновымъ, касающимся до морскихъ судовъ, уставомъ. Сія книга переведена также съ Гишпанскаго языка, на которомъ сочинилъ оную *Петръ Гарсій* зовомый *Феррандъ*, жившій въ пятомъ надесять вѣкѣ. Слѣдовательно оная есть древнѣе прежней вышеупомянутой мною, и содержитъ въ себѣ также любопытства достойныя мѣста, между прочими Олероновъ уставъ, который есть самый древнѣйшій законъ, какой сдѣланъ былъ въ Европѣ отъ временъ Рождества Христова.

Иногда къ сему великому свѣтильнику присовокуплены *странствованія Капитана Алфонза* (voyages aventureux du capitaine Alphonse), изданныя Меллиномъ де Сентъ-Гелесомъ (par Mellin de st. Gelais) въ 1559 мъ году. Хотя въ заглавіи сказано *странствованія*, однакожъ въ книгѣ ни какихъ странствованій нѣтъ, кромѣ простой Лоціи.

Третіе сочиненіе, напечатанное въ Руенѣ въ 1574 году есть Тусенпа Бессарда (de Toussaint Bessard), славнаго Нормандскаго лоцмана. Оное названо: *разговоръ, или первая часть зеркала свѣта* (Dialogue, ou premiere partie du miroir du monde), заключающая въ себѣ всѣ средства, употребительныя по тѣ времена въ мореплаваніи. Въ ней много любопытства достойнаго, а особливо касающагося до различнаго мореходства Нормандцевъ.

Четвертая книга есть: *установленіе мореплавательнаго искуства* (institution de l'Art de naviger), писанная на Фіойскомъ (Фламандскомъ) языкѣ, Михайлою Коиньетомъ (par Michel Coignet), жителемъ города Анвера. На Французской языкъ переведена она въ 1581 году; но кажется, что Фламандское сочиненіе гораздо старѣе.

Консульство морское съ Лоціею (le consulat de la Mer avec le portulan), есть книга первоначально сочиненная въ шестомъ надесять вѣкѣ на Италіанскомъ языкѣ; множество было изданій ея на семъ языкѣ, и переводовъ на всѣхъ другихъ Европейскихъ языкахъ, поелику оная дѣйствительно содержитъ въ себѣ знатное число изслѣдованій, каковыхъ не находится въ другихъ книгахъ.

Шестой надесять вѣкъ не произвелъ ни единаго сочиненія о морской тактикѣ, потому что наука сія вовсе не извѣстна была въ тѣ времена; ибо морскія сраженія

происходили тогда по примѣру древнихъ народовъ, или по одному навыку и безъ правилъ. Не прежде, какъ уже въ послѣднемъ вѣкѣ начали, по повелѣнію Лудвига XIV, устроивать флоты въ разные Ордена, и всего страннѣе что первый сочинитель, писавшій о семъ, былъ отецъ Гостъ, Езуитъ изъ Тулона, которой въ концѣ послѣдняго вѣка издалъ книгу подъ названіемъ: *искуство военныхъ флотовъ, или сочиненіе о морскихъ евольоціяхъ*, *) (l' Art des armées navales, ou Traité des evotutions navales). Искуснѣйшіе морскіе Офицеры, а особливо знаменитый Маршалъ де Турвиль, критиковали сего Езуита и находили въ сочиненіи его много погрѣшностей; но онъ имѣлъ то преимущество, что положилъ первыя основанія тактики, которой правила, будучи потомъ объяснены и распространены, признаны были за превосходнѣйшія и приняты всѣми Европейскими морскими Державами.

Я выберу изъ вышеобъявленныхъ мною книгъ все то, что я нашелъ въ нихъ поучительнаго; однакожъ отнюдь не съ тѣмъ, чтобъ выдать сіе за исторію мореходства, или за наставленіе въ мореплаваніи.

Слово корабль, въ самомъ пространнѣйшемъ знаменованіи своемъ, значитъ всякаго рода большое судно, удобное плавать по водамъ съ людьми и кладью, и отличаемое отъ малыхъ, каковы суть барказы, капера, шлюбки и проч; но въ теснѣйшемъ смыслѣ означаетъ оно мореходныя

(* Книга сія въ 1764 году переведена на Россійскій языкъ Морскаго Кадетскаго Корпуса Директоромъ (что нынѣ Президентъ Адмиралтейской Коллегіи) Иваномъ Логиновичемъ Голенищевымъ Кутузовымъ.

токмо суда, могущія по величинѣ и постройкѣ своей съ твердостію сопротивляться сильнымъ вѣтрамъ и бурямъ. Главнѣйшія изъ сихъ судовъ суть военные корабли, иначе называемые *линейными*, потому что оные по правиламъ морской тактики устроиваются въ линію для сраженія съ непріятелемъ. Сіи суда не возятъ товаровъ и сами не торгуютъ, но часто употребляются для защиты и покровительства торговли купецкихъ судовъ. Они имѣютъ у себя высокіе борты, и вооружаются такъ, чтобъ сами себя оборонять могли: вообще всѣ высокобортыя суда ходятъ подъ парусами и носятъ нѣкоторое число пушекъ. Низкобортыя суда плаваютъ на веслахъ, или на веслахъ и парусахъ: ихъ не посылаютъ въ далекіе походы, потому что онѣ крѣпостію не равняются съ первыми, и скорѣе утонуть могутъ; главнѣйшія изъ низкобортыхъ судовъ суть галеры. Древніе народы не знали ни когда судовъ съ высокими бортами; а потому и плаванія ихъ были опаснѣе нашихъ. Они строили огромные корабли, но то были превеликія громады, весьма худо расположенныя для далекихъ плаваній и для сопротивленія бурямъ. Максимъ Тирянинъ повѣствуетъ о кораблѣ, на которомъ Царь Финикійскій ѣздилъ въ Трою. Оный былъ нѣкій плавающій, богатоукрашенный домъ, съ садами и вертоградами. Птоломей, Царь Египетскій, прозванный въ насмѣшку филопаторомъ, потому что онъ убилъ отца своего, построилъ корабль длиною въ двѣсти восемьдесятъ, шириною въ въ тридцать восемь, а вышиною въ сорокъ лактей: внутри онаго сдѣлано было двенадцать помостовъ или дековъ; онъ имѣлъ сорокъ рядовъ или ярусовъ веселъ; число людей было на немъ три тысячи гребцовъ, столькожъ сал-

дановъ и четыреста человѣкъ матросовъ. Таковый корабль не могъ далеко ходить. На кормѣ онаго сдѣланъ былъ храмъ, украшенный Коринфскаго ордена столбами изъ слоновой кости; паруса были полотняные, вышитые по краямъ золотыми узорами, а по бортамъ судна сего простирались галлереи, представлявшія алеи сада. По примѣру сего славнаго корабля, Гіеронъ, Царь Сиракузскій, велѣлъ таковый же построить Архимеду. Сей искусный механикъ исполнилъ сіе съ успѣхомъ, и даже сдѣлалъ корабль великолѣпнѣйшій Птоломѣева: притомъ, будучи искуснѣйшимъ строителемъ, умѣлъ онъ учинить судно сіе способнѣйшимъ къ движенію: однакожъ никогда не смѣли его вывесть изъ Сиракузской гавани. Калигула строилъ также огромные корабли, преудивительно великолѣпные, но оные паче годились для показанія пышности, нежели для службы.

Равнымъ образомъ и со времени Рождества Іисусъ-Христова строимы были корабли чрезвычайной величины, и слѣдовательно безполѣзные. Въ самомъ началѣ третьяго надесять вѣка, въ царствованіе Филипа Августа, часть Французской арміи, отправленная въ Сирію, переправлялась на кораблѣ, которой по безмѣрной его величинѣ назывался *свѣтъ*. Франциск I и Генрихъ VIII, Французской и Англинской короли, въ морскихъ между собою войнахъ, и въ торжествахъ по замиреніи, щеголяли другъ предъ другомъ не обычайной величины кораблями. *) Шотландскій

*) Превеликой корабль Франциска I, называемый Караконъ, згорѣлъ отъ неосторожности поваровъ, приготовлявшихъ на ономъ большой обѣдъ.

Король Яковъ IV въ томъ же самомъ честолюбствовалъ: корабли его были о трехъ декахъ, и вооружены страшною Артиллеріею. Сражаясь одни противъ другихъ погибли они и сокрушились. Болѣе двухъ тысячь человѣкъ потонуло на нихъ и какъ сказываютъ болѣе двухъ тысячь пушекъ пропало. Сіи худые успѣхи отвращали охоту отъ строенія большихъ судовъ, но оная въ седмомъ надесять вѣкѣ паки возобновилась, когда стали умѣть ихъ гораздо лучше строить, вооружать и водить.

Венеціанскій Буцентавръ есть еще существующій памятникъ превеликаго, но не способнаго ходить по морю, судна. Республика Венеціянская употребляетъ его для торжественнаго обряда весьма прекраснаго, благороднаго и великолѣпнаго, но котораго намѣреніе есть весьма странное: на семъ суднѣ Венеціянскій дожъ, со всѣми знатными вельможами своими, выѣзжаетъ ежегодно для бракосочетанія своего съ Адріатическимъ моремъ; но не отваживается далеко въ него пускаться и не выходитъ иначе, какъ въ ясную и тихую погоду; чего ради часто обрядъ сей отлагается до другаго дня, а иногда и со всѣмъ отмѣняется. Буцентавръ весь вызолоченъ съ наружи и внутри: оный есть преизрядной работы зданіе, но изобрѣтенное единственно для пышности.

Магометъ II, приказалъ нѣкогда построить подобный сему корабль, который, имѣя весьма высокую мачту, при первомъ выходѣ своемъ въ море потонулъ. Такимъ образомъ всѣ огромные корабли въ сихъ отдаленныхъ временахъ, по худому строенію ихъ, подвержены были великой опасности и не прежде, какъ уже въ седьмомъ надесять вѣкѣ, нашли средство при не малой величинѣ дѣлать ихъ

купно твердыми и легкими; но какъ я описываю одну токмо исторію шестаго надѣсять вѣка, то и не могу дальнѣйшимъ о семъ толкованіемъ выступить изъ предѣловъ моего намѣренія.

Самый ковчегъ Ноевъ былъ нѣкій обширный корабль безъ веселъ и безъ мачтъ, вѣтрами по водамъ носимый.

Весьма вѣроятно, что первоначальныя суда были не иное что, какъ плоты или выдолбленныя колоды деревъ; въ нихъ, сказываютъ, не могло сидѣть болѣе одного человѣка, и потому назывались онѣ моноксилами: на нихъ плавали вдоль береговъ помощію простыхъ шестовъ, которые потомъ превратили въ весла, и чрезъ то сдѣлали ихъ удобными плавать по водамъ глубочайшимъ. Наконецъ тулowище птицъ или рыбъ подало мысль дѣлать суда, коихъ носъ походилъ на разсѣкающую воздухъ или воду птичью или рыбью голову; весла заступали мѣсто крылъ или рыбьихъ перьевъ, а руль исправлялъ должность хвоста. По таковому-то образцу построенъ былъ славный корабль Аргосъ, на которомъ Геркулесъ, Тезей, Язонъ и другіе поѣхали завоевывать златое руно, то есть Колхиду, землю, лежащую на берегу Чернаго моря, и гдѣ находилось золото: таковое воинское по морю путешествіе было по тогдашнему времени нѣчто великое. Изобрѣтенію парусовъ приписываютъ разныя баснословныя начала; вѣроятно, что оные найдены случайно, въ давнія времена. Число ихъ умножено по надобности и по величинѣ судовъ. Нѣтъ сомнѣнія, что далекія путеплаванія не прежде предпріемлемы быть могли, какъ по изобрѣтеніи парусовъ: гребныя суда рѣдко и не безъ опасности могутъ терять изъ виду берега. Древніе мореплаватели красили паруса

свои разными красками; они разкрашивали также корпусы судовъ своихъ и золотили ихъ съ большимъ или меньшимъ великолѣпіемъ; въ прочемъ краска сверьхъ украшенія почиталась всегда полезною для сохраненія дерева, изъ котораго корабль построенъ. Кормы древнихъ судовъ украшены были симболическимъ изображеніемъ какого нибудь божества, которому судно при совершеніи нѣкоего духовнаго обряда посвящаемо было. Время отъ времени возчувствовали надобность возвышать борты корабля, дабы сдѣлать оный глубшимъ; но какъ я уже выше сказалъ, борты древнихъ судовъ ни когда не были такъ высоки, какъ у нашихъ кораблей. Самыя глубокія суда были транспортныя; Римляне называли ихъ *либурнами*, для того, что оныя изобрѣтены были жителями Либурніи, составлявшей часть древней Иллиріи.

Первый флотъ, о которомъ исторія упоминаетъ, былъ Семирамидинъ, ходившій въ Индію въ числѣ четырехъ тысячь кораблей. Хотя сей флотъ сдѣлалъ великія завоеванія, однако думать должно, что оный состоялъ изъ весьма слабыхъ и худо построенныхъ судовъ; но какъ оныя были плоскодонныя, то могли, ходя близь береговъ, удобно приставать къ онымъ и укрываться отъ сильныхъ вѣтровъ и волненія; даже, по причинѣ легкости оныхъ, можно было безъ труда перетаскивать ихъ по землѣ отъ одного полуострова до другаго; славнѣйшіе мореплаватели, до временъ Александровыхъ, были Финикіяне. Утверждаютъ, что они сдѣдали величайшія открытія и распространили торговлю свою во кругъ всей Африки въ главную часть Европы и даже до Индіи. Мы знаемъ, что они основали республику Карфагенскую, которая и сама прославилась

потомъ торговлею. Области Царя Соломона были въ сосѣдствѣ съ Финикіянами, и всякому извѣстно, что сей мудрый Монархъ завелъ великую торговлю съ Гирамомъ Царемъ Тирскимъ. Соединенные флоты ихъ ходили до страны Офира и Тарсиса, и въ гавань Асіонгаберскую. Много разсуждали о истинномъ мѣстоположеніи сихъ богатыхъ странъ, и полагаютъ почти всѣ, что подъ тѣми именами должно разумѣть Королевства Софальское, Конгоское и Зангебарское, лежащія на берегахъ Африканскихъ.

Финикіяне сообщили Грекамъ знаніе свое въ мореплаваніи и въ строеніи кораблей; однако Греки не умѣли распространить свою торговлю столь далеко по морямъ, какъ Финикіяне; ибо Афинцы не выѣзжали изъ Архипелагскихъ острововъ и торговля ихъ не простиралась далѣе береговъ малой Азіи. Жители острова Родоса выдали первые законы о торговлѣ, о мореплаваніи и даже о строеніи кораблей: особливо довели они до совершенства строеніе галеръ, и умножили число гребцовъ или гребецкихъ банокъ. (* Коринфяне отличили также себя въ мореплавательномъ искуствѣ; но Карфагенцы, по раззореніи Александромъ великимъ Тира, сдѣлались господствующими на моряхъ. Всѣ народы ходили въ пристань Александрійскую; однако тор-

(* Много вышло въ свѣтъ ученыхъ разсужденій и цѣлыхъ даже книгъ о задачѣ, что такое разумѣлось подъ имянемъ рядовъ или ярусовъ гребецкихъ банокъ, по которымъ галеры древнихъ народовъ назывались *трехъ ярусными* (triremes), *четырехъ ярусными* (quadriremes) и такъ далѣе. Странное дѣло, что по сіе время не имѣемъ мы истиннаго о семъ свѣденія и не знаемъ еще какъ сіи гребецкія банки разположены были, въ широту ли судна, или въ высоту.

говля Карфагенцовъ взяла надъ всѣми верхъ. Завоеванія и морскія путешествія ихъ въ отдаленныя страны побуждаютъ насъ думать, что они въ искуствѣ кораблестроенія пріобрѣли такія свѣденія, о которыхъ мы судить должны по ихъ успѣхамъ. Возгорѣвшаяся между ими и Римлянами за Сицилію война сдѣлала сихъ послѣднихъ способнѣйшими къ военнымъ предпріятіямъ и научила ихъ, подражая Карфагенцамъ, строить суда способныя къ перевозу припасовъ и войскъ, и даже къ самой битвѣ. Римляне дошли на конецъ до того, что стали имѣть на морѣ преимущество надъ Карфагенцами; однако не столько превосходствомъ морскихъ силъ своихъ, сколько храбростію сухопутныхъ войскъ. Но и сіе самое было уже великою для нихъ выгодою, что Карфагенцы не могли препятствовать имъ дѣлать дессанты въ Африку. Чего ради, какъ скоро Карфагенъ побѣжденъ былъ, Римляне старались о совершенномъ разрушеніи морскихъ военныхъ силъ Карфагенскаго народа. Они достигли до сего и непріятели ихъ остались безъ всякой надежды для переду. Римъ возобладалъ тогда надъ всею торговлею Африки, Гиппаніи, Галліи, Египта, и слѣдовательно обѣихъ Индій, чрезъ Черное море. Хотя Римляне сами не торговали, но они повелѣвали надъ тѣми народами, которые производили торговлю. Остальныя завоеванія свои довершили они сухопутными войсками, употребляя морскія суда свои токмо для перевоза оныхъ. Изъ того послѣдовало, что искуство торговаго мореплаванія почиталось подвластнымъ или зависящимъ отъ военнаго; военноеже, оставшись у однихъ токмо Римлянъ, не могло болѣе чрезъ взаимное подражаніе и ревнованіе приходить въ совершенство: и такимъ образомъ

оба онѣ, какъ то такъ и другое, нѣсколько вѣковъ пребыли въ небреженіи. Восточные Императоры, Сарацины и не просвѣщенные западные народы, не токмо не пріобрѣли новыхъ знаній, но и тѣхъ, кои были у Грековъ и Римлянъ, часть потеряли. Европейцы, во время крестовыхъ походовъ, переходя въ Азію, показали весьма ясные опыты невѣжества своего въ морской тактикѣ и въ наукѣ плаванія по морямъ. Они являли иногда храбрость свою, но ни гдѣ не видно ихъ искуства въ мореходствѣ. Одни Венеціане и Генуесцы, прельщаясь получаемою отъ торговли прибылью, съ немалыми успѣхами въ томъ упражнялись; однакожъ они неосмѣливались пускаться въ отдаленныя страны, но разъѣзжали токмо по берегамъ Черноморскимъ, Сирійскимъ и Египетскимъ. Наконецъ въ исходѣ третьягонадесять столѣтія начали познавать употребленіе компаса, открывшаго возможность совершать далекія плаванія. Между тѣмъ однакожъ не прежде начала пятаго надесять вѣка Португальцы пустились въ таковое путешествіе, которое надлежало дѣлать не иначе, какъ на корабляхъ, имѣющихъ возвышеннѣйшіе борты и крѣпчайшихъ, нежели тѣ, какіе были въ употребленіи до того времени. По щастію для Португаліи, Инфантъ Донъ Генрихъ, сынъ Короля Іоанна I, одаренъ былъ высокимъ умомъ, склоннымъ къ наукамъ и ко всякимъ откровеніямъ и предпріятіямъ. Онъ присовѣтовалъ нѣкоторымъ изъ своихъ мореходцевъ плыть вдоль Африканскаго берега и пройти всѣ мысы, далѣе которыхъ ни когда прежде не осмѣливались они ходить. Другимъ приказалъ онъ идти къ Канарскимъ островамъ и взять ихъ подъ власть Португаліи. Хотя сіи острова открыты уже были нѣкоторыми Французскими морепла-

вателями изъ Нормандіи, однакожъ никакого еще твердаго селенія на нихъ заведено не было. Португальцы основали, какъ на нихъ такъ и на островѣ Мадерѣ, свои колоніи и потомъ открыли всѣ морскіе острова. Они просперли плаваніе свое не только далѣе бѣлаго, но даже и далѣе зеленаго мыса; начали завоевывать себѣ новыя мѣста, и завели торговлю на берегахъ Гвинейскихъ, также при устье и по берегамъ рѣки Сенегала. Донъ Генрихъ умеръ, но духъ его по немъ остался: Португальцы во все пятоенадесять столѣтіе не переставали дѣлать новыя открытія и нов ыя завоеванія по берегамъ Африканскимъ. Въ 1486 мъ году узнали они мысъ Доброй Надежды. Вскорѣ потомъ *Васко* де *Гама* обошелъ во кругъ его, и обозрѣлъ знатную часть восточнаго берега Африки, страну богатую, забытую и такъ сказать, потерянную со временъ Царя Соломона. Изъ сей части Африки не трудно уже было имъ перейти въ противуположенную ей часть Индіи; тогда Поршугальцы сдѣлались знатнѣйшимъ торговымъ народомъ во всей Европѣ и власть ихъ страшна стала на морѣ: сіе не могло быть безъ того, чтобъ строеніе кораблей и вооруженіе оныхъ, не приведены были въ несравненно лучшее противъ прежняго состояніе. Съ удивленіемъ смотрѣли на нихъ, какъ они за двѣ или за три тысячи миль отъ Европы, перевозятъ военные припасы Артиллерію, и воиновъ всякаго званія. Въ сіе самое время, то есть, при концѣ пятагонадесять вѣка, Гишпанцы подъ предводительствомъ *Христофора Колумба* открыли острова Американскіе, и вскорѣ потомъ *Америкъ Веспуцій*, Тосканской уроженецъ, отправясь по морю подъ флагомъ Португальскимъ, доплылъ до самаго машерика и присталъ къ

части онаго, извѣстной подъ именемъ Бразиліи. Соперничество, возникшее между Гишпаніею и Португаліею, побуждало обѣ сіи державы къ новымъ другъ противъ друга рвеніямъ, и доставило имъ въ теченіе шестагонадесять столѣтія новыя завоеванія. Французы и Англичане приняли въ томъ участіе, отъ чего искуство строить корабли, водить ихъ и управлять оными, такожъ и сражаться на моряхъ, гораздо возвысилось. Съ того самаго времени начали мы слышать о большихъ корабляхъ перваго, втораго, третьяго и четвертаго ранговъ; изъ которыхъ одни имѣютъ до ста, другіе до шестидесяти и до сорока пушекъ разнаго калибра; главнѣйшіе изъ нихъ бываютъ о трехъ палубахъ или декахъ, расположенныхъ одинъ выше другаго; сверьхъ сего на кормѣ и на носу ихъ имѣются половинчатыя палубы, или покрытыя батареи, называемыя *форъ и ахтеръ-кастелями*, или *бакомъ* и *шканцами*. Пушки на сихъ кораблях стоятъ между двумя деками и палятъ въ отверзтія именуемыя *окнами* или *портами*.

Не прежде пятагонадесять столѣтія извѣстны стали трехъ-мачтовые корабли; ибо до того были оные токмо объ одной или о двухъ мачтахъ. Гребныя суда, бывшія почти однѣ въ употребленіи, остались для плаванія по средиземному морю и въ ближнія мѣста. Главнѣйшія изъ сихъ судовъ, какъ извѣстно всякому, суть *галеры*. Нынѣ, по неудобству ихъ къ хожденію подъ парусами, выходятъ онѣ изъ обыкновенія и ни гдѣ почти не употребляются. Въ шестомънадесять вѣкѣ имя *фрегатовъ* было еще не извѣстно: такъ назывались сперва не большія суда, на которыхъ плавали по средиземному морю посредствомъ парусовъ и веселъ; потомъ Англичане дали сіе имя воен-

нымъ послѣдняго ранга кораблямъ, строящимся съ такимъ намѣреніемъ, чтобъ оные были весьма ходки подъ парусами. Французской флотъ принялъ отъ Англичанъ сей родъ кораблей и разпространилъ употребленіе оныхъ. Шлюбки, барказы и ботики или катеры суть мѣлкія гребныя суда, служащія при корабляхъ, къ коимъ онѣ привязаны бываютъ и влачатся по зади ихъ, или подымаются на палубу, дабы въ случаѣ надобности паки ихъ спустить на воду и употреблять для разсылокъ. Иногда сіи суда строятся и съ такимъ намѣреніемъ, чтобъ быть способными къ не далекимъ походамъ, какъ на примѣръ для рыбной ловли, такожъ для перевоза войскъ и нападенія на непріятеля: тогда дается имъ имя вооруженныхъ гребныхъ судовъ или лодокъ. Французское имя chaloupe, и Россійское *шлюпка*, произходятъ отъ Фламанскаго или Голландскаго слова sloup, котороя значитъ лодку. По видимому въ шестомъ надесятъ столѣтіи оныя не были еще извѣстны, равно какъ и *корветы*, кои суть малыя суда, ходящія подъ парусами и на греблѣ, и употребляемыя въ военныхъ флотахъ для развоза извѣстій и приказовъ.

Флейты въ шестомъ надесять вѣкѣ, были длинныя, узкія и легкія суда, употребляемыя для перевоза войскъ и Аммуниціи; онѣ служили также магазейнами, а иногда и госпиталями при флотахъ. На средиземномъ морѣ подобныя симъ суда именуются *Пинками*. Недавно стали на Океанѣ называть флейтами суда гораздо превосходнѣйшія тѣхъ, о которыхъ здѣсь рѣчь была. Въ томъ же шестомъ надесять столѣтіи были въ великомъ употребленіи *бригантины*, низкобортыя суда, ходящія подъ парусами и на греблѣ, на которыхъ корсары средиземнаго моря раз-

ѣзжали и дѣлали свои набѣги: всѣ матросы на нихъ вооружены были такъ, что оставляя весло, или иныя корабельныя работы, могли тотчасъ приступать къ сраженію и къ абордажу. Слова: *ботъ*, *лодья* и *барка*, суть общія наименованія мѣлкихъ судовъ, равно какъ слово корабль означаетъ большое судно. *Боты* ходятъ болѣе по рѣкамъ, а *барки* по морямъ; однакожъ сіе не есть всегдашнее и постоянное ихъ различіе. *) Думаютъ, что слово барка есть Африканское, пришедшее къ намъ отъ жителей сея страны, кои по сосѣдству съ Карфагенцами перевозили товары и производили знатную торговлю на морѣ. *Галеасы* суть огромныя суда движимыя парусами и веслами, извѣстныя нынѣ у однихъ только Венеціянъ; а прежде бывали они въ великомъ употребленіи, особливо на средиземномъ морѣ. Они кажутся быть весьма тяжелыми судами; однако увѣряютъ что во многихъ случаяхъ были они преполѣзны. Корабли, употребляемые съ начала Португальцами и Гишпанцами для отвоза и привоза въ Индію и въ Америку товаровъ, назывались *Каравелами*; они имѣли высокіе борты, были кругловаты, но ходки и легки подъ парусами. На мѣсто оныхъ Гишпанцы стали употреблять, *галеоны*, кои суть самые большіе высокобортные корабли, на которыхъ перевозили они долгое время серебро и то-

*) Хотя отъ словъ bateau et barque происходятъ принятыя у насъ названія ботъ и барка; однакожъ, поелику наши барки со всѣмъ отличны отъ тѣхъ судовъ, кои въ средиземномъ морѣ подъ симъ именемъ разумѣются, того ради въ нашемъ водоплаваніи наипаче барки суть рѣчныя, а боты на противъ того морскія суда.

вры изъ западной Индіи въ Европу. Сіи суда построены были такъ, что могли помѣщать въ себя много грузу, и притомъ носили на себѣ орудія для защиты отъ непріятелей и морскихъ разбойниковъ; однакожъ онѣ много имѣли недостатковъ и неудобствъ. Нынѣ Гишпанцы употребляютъ обыкновенные военные корабли, изъ коихъ одни нагружаются товарами, а другіе, будучи вооружены по военному, конвоируютъ, то есть сопровождаютъ оныхъ, для обороны ихъ въ пути. Тѣ изъ нихъ, на коихъ возятъ серебро, называются и по сіе время *галеонами*, но токмо на то время, покуда сей грузъ въ себѣ имѣютъ. Имя *галіотъ* давалось прежде не большой, и легкой ходкой галерѣ; потомъ на Океанѣ стали подъ онымъ разумѣть нѣкоторыя Голландскія суда, посылаемыя иногда въ довольно далекія путешествія.

Въ седьмомъ надесять вѣкѣ, во время Людовика XIV, выдумали бомбардирскіе *галіоты* *), которые въ первой разъ употреблены были для бомбардированія Алжира. *Брандерами* называются старыя суда, наполняемыя всякимъ горючимъ веществомъ, и пускаемыя на большіе непріятельскіе корабли, съ которыми онѣ сцѣпляются и зажигаютъ ихъ. Увѣряютъ, что оныя изобрѣтены въ самыя древнія времена; ибо находятъ въ Квинтѣ-Курціѣ, что когда Александръ Великій, при осадѣ города Тира, приказалъ построить деревянныя башни, дабы запереть оными входъ въ Тирскую гавань; тогда Тиряне пустили нѣсколько брандеровъ, или зажигательныхъ судовъ, для истребленія тѣхъ

*) У насъ въ Россіи всякія сего рода суда называются просто бомбардинскими кораблями.

башенѣ огнемѣ. Состояніе командующаго брандеромѣ весьма опасно; ибо во первыхѣ, когда ведетѣ онѣ судно свое кѣ непріятелю, то надлежитѣ ему проворно сѣѣхать сѣ него и удалиться, дабы вмѣстѣ сѣ нимѣ не сгорѣть. Во вторыхѣ, когда офицеры, исправляющіе должность сію будутѣ взяты, то поступаютѣ сѣ ними весьма строго, не такѣ какѣ сѣ военноплѣнными, но какѣ сѣ зажителями.

Яхта есть не большой величины судно сѣ палубою и сѣ мачтами, которое не глубоко садится вѣ воду, и служитѣ обыкновенно для перевоза путешествѣенниковѣ изѣ Англіи вѣ Голландію; сіи суда бываютѣ иногда малыя, иногда большія, и всегда во внутренности ихѣ соблюдено все то, что можетѣ только служить кѣ спокойному и удобному помѣщенію пассажировѣ. Яхта есть Англинское слово, котораго вѣ шестомѣ надесять столѣтіи не знали, равно какѣ и судовѣ именуемыхѣ *пакетботами*, кои нынѣ служатѣ для переѣздовѣ изѣ Франціи вѣ Англію, и которыхѣ имя на Англинскомѣ языкѣ значитѣ почтовую лодку, употребляемую для пересылки пакетовѣ или писемѣ.

Беландрѣ есть фламандское широкотрюмное сѣ высокими бортами судно, плоскодонное, помѣщающее вѣ себя много грузу, и какѣ оное ходитѣ по морю безѣ веселѣ, на однихѣ токмо парусахѣ, то и можетѣ управляемо быть малымѣ числомѣ морскихѣ служителей. Обыкновенно одна семья людей смотритѣ за нимѣ, спитѣ и живетѣ на немѣ. Беландры ни куда почти не ходятѣ кромѣ какѣ по рѣкамѣ и каналамѣ внутри Нидерланд*іи*. У Голландцовѣ есть похожее на беландрѣ судно, именуемое *гулькѣ*;

оно употребляется также и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ Франціи при устьяхъ широкихъ рѣкъ.

Вообще гребныя морскія суда употребительны больше на средиземномъ морѣ, нежели на Океанѣ. Давно уже намъ извѣстны *полу-галеры*, *полякры*, *тартаны*, *филюги*, *шебеки* и *спанарды*; послѣдніе два рода суть новѣйшаго изобрѣтенія. Турки по большой части для перевоза людей и товаровъ своихъ употребляютъ суда называемыя *сапкали*, которыя ходятъ безъ веслъ, на однихъ только парусахъ, и имѣютъ двѣ, а иногда и три мачты; но строеніе ихъ толь худо, что часто на морѣ погибаютъ. Всѣ морскія суда, о коихъ здѣсь упомянуто строятся нынѣ по правиламъ совершенно извѣстнымъ и описаннымъ въ книгахъ. Но въ шестомъ надесять столѣтіи теорія корабельнаго строенія была еще не извѣстна; тогда слѣдовали въ ономъ прежнимъ за обыкновеніямъ и слѣпому навыку, потому что не было ни одного сочиненія, въ которомъ бы разсуждалось особенно о корабельной архитектурѣ; ни кому не приходило въ мысль геометрически размѣрять разныя штуки деревъ, составляющихъ корпусъ корабля, и размышлять о большей или меньшей легкости членовъ корабельныхъ, происходящей отъ существа и отъ образованія разныхъ лѣсовъ. Худо также знали нынѣшнюю науку о *нагрузкѣ*; то есть о правильномъ расположеніи груза корабельнаго въ трюмѣ, такъ чтобъ онъ не останавливалъ ходъ корабля, и не причинялъ бы ни малѣйшаго помѣшательства движеніямъ онаго. Когда корабль находился въ опасности, имѣли окычай бросать въ морѣ часть товаровъ его, чего нынѣ почти со всѣмъ не дѣлаютъ, поелику сей способъ весьма разорителенъ и

рѣдко бываетъ полѣзенъ. Подобнымъ образомъ худое имѣли понятіе о томъ, что называется *боковою* и *килевою* качкою корабля, или качкою *съ боку на бокъ и съ кормы на носъ*, хотя изчисленіе оной заключаетъ въ себѣ не малую важность. Худо также разумѣли искуство обмачтовывать и оснащать корабль: мачты соразмѣряли величинѣ судна и ставили ихъ не съ такою точностію, съ каковою дѣлается сіе въ наши времена. Нынѣ большой корабль имѣетъ три мачты и одинъ бушпритъ. Главная мачта, стоящая по срединѣ длины судна, именуется *гротъ-мачтою;* вторая по ней величиною, имѣющая мѣсто свое почти на двухъ третяхъ длины корабля, къ носу, называется фокъ-мачтою; третья, находящаяся ближе къ кормѣ, носитъ названіе *бизань-мачты*. *Бушпритъ* есть подобное мачтѣ толстое дерево, поставленное косвенно и выдающееся въ передъ отъ носа корабля надъ гальюномъ. Мачты на большихъ корабляхъ такъ высоки, что не могутъ состоять изъ одного дерева; обыкновенно составляются онѣ изъ трехъ деревъ, одно на другое поставленныхъ, изъ коихъ нижнее собственно называется *мачтою*, среднее или второе *стengою*, верхнее или третіе *брамъ-стengою*. Сіи разныя толщиною деревья, или части одной въ кораблѣ мачты, раздѣляются марсами и салингами. *Марсъ* есть не большой рѣшетчатый помостъ, на который матрозы всходятъ по веревочнымъ лестницамъ, именуемымъ *ванты*, и тамъ бываютъ для распусканія и убиранія парусовъ, кои присоединены къ мачтамъ помощію *реевъ*, то есть поперчныхъ такой длины и толщины бревенъ, къ которымъ можно ихъ собирать и привязывать. Число парусовъ соразмѣрно числу мачтъ: на трехъ мачтовыхъ корабляхъ всегда было

по десяти парусовъ, а имянно: три на средней или гротъ-мачтѣ, три на передней или фокъ-мачтѣ, да по два на задней или бизань мачтѣ и на бушпритѣ. *) самые нижніе паруса заимствуютъ имена свои отъ мачтъ своихъ, выключая парусовъ на бушпритѣ, которые называются *блиндами;* средніе, или на стengахъ разпускаемые паруса, именуются *марселями*; а тѣ, которые надъ ними, *брамселями.* изчислено количество парусины потребной на содѣланіе всѣхъ сихъ парусовъ для одного корабля: оное простирается до тысячи семисотъ шестидесяти шести квадратныхъ Французскихъ ауновъ (aunes). **)

Египтяне приписываютъ изобрѣтеніе парусовъ Исидѣ, которая ѣхавши по Нилу, привязала, нарочно или случайно фату или покрывало свое къ палкѣ воткнутой въ ладью, и увидѣла, что вѣтръ, надувая фату, ускорялъ ходъ ладьи; однако Греки честь сея выдумки отдаютъ Эолу или Дедалу.

---

*) Здѣсь сказано только о четвероугольныхъ парусахъ, разпускающихся на мачтахъ, и то не о всѣхъ. Нынѣ число оныхъ гораздо больше: на каждой мачтѣ бываетъ по четыре паруса, одинъ надъ другимъ, да къ бокамъ сихъ парусовъ, въ добрую погоду, приставляются еще другіе паруса, называемые *лисели.* Кромѣ сихъ распускаются еще между мачтами треугольные паруса, именуемые *стакселями*, такъ что число всѣхъ парусовъ на военномъ кораблѣ простирается до тридцати и болѣе.

**) Французской Аунъ, Парижской Монархической мѣры, содержитъ въ себѣ три фута восемь дюймовъ, Россійскою мѣрою двадцать шесть съ половиною вершковъ. По нашимъ дѣльнымъ книгамъ полагается на корабль для употребляемыхъ и запасныхъ парусовъ парусины двенадцать тысячь двѣсти семъ аршинъ.

Юлій Кесарь пишетъ, что жители Французскаго города Ванна, съ которыми онъ воевалъ, имѣли на корабляхъ своихъ кожаные паруса; во многихъ другихъ странахъ таковые же паруса были въ употребленіи. Древніе жители Истріи и береговъ Адріатическаго моря дѣлали себѣ паруса изъ переплетеннаго тростника, (такъ какъ у насъ изъ липовыхъ лыкъ ткутъ рогожи). Индейцы и Китайцы употребляютъ еще и понынѣ паруса, сдѣланные изъ тогожъ растенія. Американцы дѣлаютъ парусину изъ грубой хлопчатой бумаги; Египтяне дѣлали свою изъ стебельковъ и жилокъ травы, называемой *папирусъ*, отъ которой произошло Французское названіе papier, пищая бумага. Латинцы, то есть жители страны Латіума, дѣлали паруса свои изъ нѣкотораго рода холста или льняной ткани, именуемой *карбазусъ;* а иногда изъ травы *спартумъ*, извѣстной у насъ подъ именемъ *Шпанской генисты*. Нынѣ у всѣхъ Европейскихъ народовъ парусина составляется изъ отборныхъ и крѣпкихъ пеньковыхъ нитокъ. Мы нынѣ парусовъ не красимъ, а въ старину ихъ разписывали, и даже иногда съ великолѣпіемъ. Извѣстно, что Клеопатра на всѣхъ корабляхъ, приведенныхъ ею къ Антонію, на сраженіе съ Августомъ при мысѣ *Актіонѣ*, что нынѣ *фигало*, велѣла привязать паруса багряничные.

Искуство обмазывать и конопатить корабль, предохраняющее члены его отъ гнилости, не допуская воду проходить сквозь стыки и пазы составляющихъ обшивку онаго поясовъ и досокъ, въ послѣднія два столѣтія доведено до лучшаго совершенства. Однако давно уже употребляли на обмазываніе кораблей жидкую смолу, вытекающую, какъ извѣстно, изъ сосновыхъ и елевыхъ деревъ.

Лучшую смолу привозятъ въ южныя Европейскія земли изъ Сѣверныхъ странъ, какъ то изъ Швеціи, Нордвегіи и Финляндіи.

Главными частями мореходной науки почитаются штурманское искуство, лоція и мореплаваніе. Подъ именемъ *штурманскаго искуства или кораблевожденія* разумѣется знаніе вести корабль, въ открытомъ морѣ, по путямъ безопаснымъ, опредѣляя во всякое время, помощію счисленія и наблюденій, пунктъ или мѣсто его на картѣ, представляющей ту часть моря, по которой онъ плыветъ. Подъ именемъ *Лоціи* означается подробное свѣденіе о морскихъ берегахъ, гаваняхъ, заливахъ и окружающихъ оные подводныхъ каменьяхъ и мѣляхъ, къ которымъ когда приближается съ моря корабль, желающій войти въ пристанище, то для препровожденія его въ оное выѣзжаютъ на встрѣчу къ нему нарочно опредѣляемые для сего люди, жители тѣхъ мѣстъ, знающіе положеніе оныхъ и называемые *лоцманами*, которые препровождаютъ его внутрь пристанища; а иногда сіи люди нанимаются и сопутствуютъ вмѣстѣ съ нимъ, когда плаваніе его долженствуетъ простираться по такимъ морямъ, кои наполнены опасностями, и которыя симъ людямъ, по причинѣ опытности ихъ и частаго плаванія по онымъ, болѣе извѣстны, нежели тому, кто предводительствуетъ кораблемъ. Подъ именемъ *кораблеплаванія* разумѣется искуство поворачивать корабль, располагать парусами его, сохранять мачты отъ сломленія вѣтромъ, знать дѣйствіе снастей, и однимъ словомъ управлять имъ или приводить его во всякія потребныя движенія.

Люди дѣйствующіе на кораблѣ снастями называются *матросами*, и составляютъ главную часть корабельныхъ служителей, которыхъ число должно быть соразмѣрно величинѣ корабля, такъ чтобъ довлело къ исправленію всѣхъ нужныхъ на ономъ работъ и не было бы излишнее; ибо тогда могли бы они причинить тѣсноту и дѣлать другъ другу помѣшательство. Главный изъ матросовъ, имѣющій надъ прочими начальство, называется *боцманъ*. Сей чинъ соотвѣтствуетъ въ пѣхотной службѣ сержантскому или ундеръ-офицерскому чину. Между мореплавателями на Океянѣ разумѣютъ боцмана подъ словомъ maitre, а на средиземномъ морѣ подъ словомъ patron. Молодые матросы, или матрозскіе дѣти, вступающіе съ малолѣтства въ сію должность и заблаговремянно привыкающіе къ оной, именуются *юнгами*. Званіе сіе извѣстно уже было въ шестомъ надесять столѣтіи, и мы читаемъ во всѣхъ Французскихъ книгахъ вѣка сего, что тогда называли ихъ *морскими пажами* (pages de mer).

Степени офицеровъ военной морской службы не были еще въ шестнадцатомъ столѣтіи учреждены во Франціи такимъ порядкомъ, въ каковомъ онѣ нынѣ состоятъ, и сему не должно дивиться, потому что и въ сухопутной военной службѣ порядокъ сей еще не существовалъ. Однако и тогда уже первой степени морской начальникъ назывался Адмираломъ и былъ не одинъ въ государствѣ. Главный изъ нихъ извѣстенъ былъ подъ названіемъ *Адмирала Франціи* (Amiral de France;) но власть его простиралась токмо по берегамъ Нормандіи и Пикардіи до города Кале. Гіенна имѣла особливаго Адмирала, начальствовавшаго надъ берегами простирающимися отъ Баіона до рѣки

Луары. Король Карлъ VIII въ концѣ пятагонадесять столѣтія уничтожилъ сіе достоинство. Другой Адмиралъ назывался *Левантскимъ* (Amiral du Levant), которому подчинены были всѣ Французскіе въ Средиземномъ морѣ берега, а особливо Прованскіе. Бретанія имѣла своего особеннаго Адмирала. Въ седьмомъ надесять вѣкѣ всѣ Французскія морскія силы пришли въ вѣденіе одного начальника, которой именовался верховнымъ надзирателемъ (surintendant) всего флота и мореплаванія: Кардиналъ Ришелье носилъ сей титулъ. Людвигъ XIV возобновилъ названіе *Адмирала Франціи*, со всѣми почестями и преимуществами, которыми пользовались прежніе Адмиралы. Сей чинъ есть единственный во Франціи, такъ какъ у насъ въ Россіи чинъ Герералъ-Адмирала. Онъ имѣетъ надъ всѣми военными морскими силами такуюже власть, какую *коннетабль* (по нашему фельдмаршалъ) имѣлъ надъ сухопутными войсками. Слово *Адмиралъ* произходитъ отъ Аравійскаго имени *Амиръ* или *Эмиръ*, которое означаетъ главноначальствующаго или *Генерала*. Кажется, что оно у Французовъ вошло въ обыкновеніе въ третьемъ надесять столѣтіи, а въ шестомъ надесять вѣкѣ извѣстно уже было во Франціи названіе *Вице-Адмирала*; но оное давалось токмо на время тому офицеру, которой командовалъ флотомъ въ отсутствіе Адмирала; со временъ Людвига XIV сдѣлалось уже оное постояннымъ и не отъемлемымъ во всю жизнь. Въ тожъ время уставлены были и протчіе флотскіе чины, какъ то *шаубенахты или Контръ-Адмиралы* (chefs d' Esquadre), *Капитаны*, *Лейтенанты* и *Прапорщики* (Enseignes) или по нашему *мичманы*. Всѣ сіи чины давались уже навсегда; а въ шестомъ надесять вѣкѣ въ морской военной

службѣ были они временные, такъ какъ и нынѣ шхиперовъ на купецкихъ судахъ, доколѣ они начальствуютъ надъ ними, называютъ *Капитанами*. Военнослужащіе на галерахъ офицеры всегда названіями своими отличаемы были отъ офицеровъ корабельнаго флота. Въ шестомъ надесять столѣтіи начальникъ ихъ, какъ то изъ описаній видно, назывался *Генералъ-Капитаномъ галернаго флота* (capitaine général des galeres). Извѣстно, что галеры употреблялись тогда не на одномъ Средиземномъ морѣ, но и на самомъ Океянѣ. Изъ старинныхъ реляцій о морскихъ Французскихъ сраженіяхъ, бывшихъ въ четвертомъ надесять, пятомъ надесять, и даже шестомъ надесять вѣкахъ, на всѣхъ моряхъ и при всякой битвѣ число галеръ во флотѣ равнялось всегда числу кораблей. Нынѣ всякъ знаетъ, что суда сіи вышли со всемъ изъ употребленія. Большія галеры, во Франціи, имѣли двѣ мачты, изъ которыхъ главная называлась *маистра*, а другая *тринкетъ*, на коихъ, посредствомъ присоединенныхъ къ нимъ длинныхъ райнъ, распускались паруса. Въ кормѣ галеры имѣлась большая каюта для капитана, офицеровъ и лоцмана или шшурмана. тутъ же поднимался четвероугольный штандартъ или флагъ галерной; а на верху мачтъ, кои были безъ марсовъ, веяли флюгеры и вымпелы. На носу становилось нѣсколько пушекъ, изъ коихъ главная, называемая *куршейною*, обыкновенно была длинная и большаго калибра. Передняя часть галеры оканчеваетсп всегда острымъ носомъ, на подобіе всѣхъ кораблей у древнихъ народовъ, также и у насъ, пока пушки не были выдуманы. Римляне называли сей носъ rostra, а мы называемъ его *шпрономъ*. Древнія галеры атаковали всегда другъ друга симъ носомъ, стараясь увя-

зить оный въ бокъ непріятельскаго судна, и потомъ прикрѣпленными къ шестамъ крючьями сцѣпиться съ нимъ, изрубить всѣ его снасти, войти на него вооруженною рукою и овладѣть онымъ. Гребцы на галерахъ раздѣляются по банкамъ, коихъ бываетъ по двадцати пяти на сторонѣ; на каждой банкѣ сидятъ пять человѣкъ, которые гребутъ однимъ длиннымъ весломъ. Во франціи гребцы сіи бываютъ двухъ родовъ: одни суть осужденные и започенные на галеру каторжники, а другіе купленные невольники, Турки. Въ шестомъ надесять вѣкѣ былъ еще третій родъ гребцовъ, каковыхъ нынѣ уже нѣтъ; они назывались *бонаволье*, съ Италіанскаго Bonavoglie, то есть *добровольные*, которые за денежную плату по собственной своей волѣ нанимались въ сію работу.

Поговоря о строеніи кораблей, и о людяхъ, на нихъ бывающихъ, должно теперь молвить нѣчто о ихъ вооруженіи или оснасткѣ, и о томъ, какими припасами оные снабжаются. Мы уже упоминали о мачтахъ и парусахъ; якори суть также не маловажныя вещи: оными останавливаютъ ходъ корабля, бросая или опуская ихъ на дно моря, тамъ, гдѣ грунтъ позволяетъ. На большихъ кораблях нужно имѣть запасные якори, на случай, когда изъ употребляемыхъ якорей одинъ переломится, или якорный канатъ порвется. Съ давнаго времени якори дѣлаются изъ желѣза, и всякому извѣстна ихъ фигура; но утверждаютъ, что въ старину вмѣсто оныхъ употребляемы были большіе камни, привязываемые къ концу толстой веревки, которую называли *вельбудомъ*. Не мѣнѣе нужно также, чтобъ корабль снабженъ былъ достаточнымъ числомъ всякаго разбора *снастей:* подъ симъ словомъ разу-

мѣются всѣ корабельныя веревки; оныя давно уже дѣлаются изъ пѣньки; но въ странахъ отдаленныхъ или непросвѣщенныхъ дѣлали ихъ, и нынѣ можетъ быть дѣлаютъ еще, изъ лыкъ древесныхъ. Самыя толстыя снасти называются *канатами*, и составляются изъ многихъ свитыхъ и смоленыхъ веревокъ.

Главныя орудія, употребляемыя нынѣ на корабляхъ, суть пушки. Оныя изобрѣтены въ четвертомъ надесять вѣку. Съ начала употребляли ихъ на сухомъ пути, но вскорѣ потомъ начали употреблять и на морѣ. Первыя пушки были деревянныя, обвитыя смолеными веревками, или обшитыя кожею; послѣ того стали дѣлать желѣзныя пушки, и на конецъ мѣдныя; нынѣ большою частію употребляются желѣзныя.

Въ прежнія времена старались имѣть на корабляхъ длинныя пушки, называемыя *змѣйками* (coulevrines); однако скоро оставили ихъ, потому что онѣ, по причинѣ великой, какъ ихъ собственной, такъ и станка ихъ, длины, не удобны были для свободнаго ими дѣйствованія и помѣщенія въ портахъ. Нынѣ предпочитаютъ имъ короткія большаго калибра пушки, поставляемыя на станки отличнаго образа отъ тѣхъ, на какіе ставится сухопутная Артиллерія. На нѣкоторыхъ военныхъ судахъ бываютъ также и другихъ родовъ небольшія пушки, какъ то *каронады и фалконеты*. Купецкія суда вооружаются иногда малыми пушками, называемыми по Французски pierriers, отъ слова pier *камень*, потому что вмѣсто ядеръ стрѣляютъ изъ нихъ каменьями. Бомбы изобрѣтены въ седмомъ на десять столѣтіи, и нынѣ часто бываютъ въ употребле-

ніи на особливо приготовленныхъ для сего корабляхъ, именуемыхъ бомбардирскими.

Всегда не обходимо нужно было снабжать корабли съ ѣстными припасами, а особливо нынѣ, когда начали ходить въ отдаленнѣйшіе края свѣта; главные припасы суть: пресная вода, хлѣбъ и мясо. Въ разсужденіи воды, великаго труда стоитъ, чтобъ во время продолжительнаго пути сохранить ее свѣжею, такъ чтобъ она не испортилась; ибо всякая обыкновенная вода подвержена бываетъ порчѣ: одна только Бристольская вода въ Англіи, и еще нѣкоторыя другія, остаются не вредимы. Когда пресная вода, налитая въ бочки, стоя въ кораблѣ заразится свойственною ей гнилостію, тогда садится на дно бочекъ нѣкоторая зловонная слизь, послѣ чего вода становится паки годною для питія. Вообще вода, взятая изъ источниковъ и ключей, не такъ скоро портится, какъ та, которую берутъ изъ водоемовъ и колодезей. Древніе народы, даже и въ самые Плиніевы времена, тщетно искали дойти до того, чтобъ соленую морскую воду дѣлать пресною: тайна сія въ концѣ шестаго надесять столѣтія не была еще открыта. Не давно начали строить на большихъ корабляхъ печи, въ которыхъ ежедневно пекутъ хлѣбъ; а прежде заготовляли, равно какъ и нынѣ заготовляютъ еще, для морскихъ служителей *сухари*, то есть хлѣбъ двукратно высушеной въ печи, дабы на долгое время предохранить его отъ заплѣсниванія: размоченной въ водѣ сухарь дѣлается здоровою пищею, которая въ шестомъ надесять вѣкѣ, и еще прежде, была уже извѣстна. Многими опытами дознано, что изъ винъ Кирпская малвазія и Мадера долѣе всѣхъ сохраняются на морѣ. Въ разсу-

жденіи мяса, на большихъ корабляхъ возятъ быковъ, барановъ и птицъ; а когда сей провизіи недостанетъ, тогда питаются солониною, единственною пищею на малыхъ судахъ, на коихъ запасаются еще нѣкоторыми сухими овощами и соленою рыбою, таковою какъ треска, сельди, и проч. Лучшая солонина, заготовляемая нынѣ на Французскіе военные корабли, привозится изъ Ирландіи; оная извѣстна подъ именемъ *Коркскаго мессбифа*, то есть *города корка артельная говядина.*

Морская служба состоитъ нынѣ изъ немалаго числа разнаго званія людей: кромѣ настоящихъ морскихъ офицеровъ и ихъ командъ бываютъ еще при флотахъ разные другіе офицеры съ своими командами, какъ то салдатскіе, Артиллерійскіе, Адмиралтейскіе, содержатели припасовъ, коммисары, клерки и проч.

Посмотримъ теперь какими законами управляется морская служба во всѣхъ ея частяхъ. Мы и по нынѣ имѣемъ еще почти всѣ тѣ законы, какіе Афиняне предписали своимъ мореплавателямъ, также и законы Родосскіе, которые почтены у Римлянъ толико благоразумными, что Императоры Римскіе, принявъ ихъ, повелѣли, да сохраняютъ они силу свою во всемъ пространствѣ Римской области; Тиверій, Адріянъ, Антонинъ, Пертинаксъ и Септимій строгій, подтвердили сіе повелѣніе, и включили законы сіи въ число Римскихъ правъ, которыхъ и понынѣ составляютъ они часть. Въ нихъ описаны случаи, въ какихъ корабельщики, или шхиперы, должны отвѣтствовать за посажировъ и за товары, ими возимые; уставлены договоры и условія морскія; положены наказанія матросамъ, поиманнымъ въ кражѣ или въ непотребныхъ дѣлахъ, та-

кожѣ и корабельщику, когда онѣ изобличенѣ будетѣ вѣ измѣнѣ. Примѣчаютѣ, что вѣ сихѣ законахѣ, гдѣ каждая вина и каждой причиненной врѣдѣ, исчислены и означены именно, бранныя и ругательныя слова матросовѣ ни зачто почтены, поелику, по мнѣнію сихѣ законодателей, сей родѣ людей такѣ привыченѣ кѣ сквернословію, что оное не поставляется имѣ вѣ вину; но когда они поранятѣ кого или изувѣчатѣ, тогда наказуются по мѣрѣ сдѣланнаго ими зла; а буде убьютѣ кого, то осуждаются на смертѣ.

Самое старинное уложеніе или законы морскіе во Франціи суть тѣ, кои извѣстны подѣ именемѣ *Олеронова устава или суда* (jugemens d' Oleron), и которые вѣ двенадцатомѣ столѣтіи собраны и обнародованы по приказанію Елеоноры Гіенской, Герцогини Аквитанской, супруги Людовика младаго, Крололя французскаго, вступившей повторѣ вѣ бракѣ сѣ Генрихомѣ вторымѣ, Королемѣ Англинскимѣ: она постановила сіи законы для морской службы государства ея и подвластныхѣ ей береговѣ, простиравшихся отѣ рѣки Луары до самой Бисканіи, гдѣ, на срединѣ сего разстоянія, находится островѣ и замокѣ Олероновѣ. Сіи законы долго были уважаемы, не только во Франціи, но и вѣ Англіи. Вѣ шестомѣ надесятѣ вѣкѣ были они напечатаны на французскомѣ языкѣ, новѣйшемѣ нежели тотѣ, на которомѣ сперва были написаны, сѣ любопытственными весьма обѣясненіями. Я не смѣю выписать здѣсь сокращеніе изѣ нихѣ, дабы не разпространиться много. Вѣ семѣ уставѣ впервые упоминается о наказаніи виновныхѣ матросовѣ, извѣстномѣ подѣ именемѣ *купанія сѣ райнѣ* (la cale), которое бываетѣ двоякое, *сухое и мокрое*. Оное

есть родъ истязанія или пытки, въ которой привязываютъ преступника къ концу веревки и опускаютъ его съ нока рея въ воду, или протаскиваютъ подъ киль корабля; въ сухомъ купаніи не допускаютъ его до воды, но держатъ нѣсколько времяни висящимъ на воздухѣ. Въ той же главѣ предписано людей, укушенныхъ бѣшеною собакою, для предохраненія отъ бѣшенства, купать нѣсколько разъ въ морской водѣ.

Въ тринадцатомъ столѣтіи, въ городѣ Визбѣ, столицѣ Шведскаго острова Готланда, лежащаго на Балтійскомъ морѣ,обнародованы новые морскіе законы, которые были также уважаемы; они частію сходны съ Оленоровыми законами, и писаны на старинномъ нѣмецкомъ языкѣ, котораго нынѣ почти ни кто не разумѣетъ; однакожъ они переведены были на Французской языкъ, вмѣстѣ съ тѣми, о которыхъ я выше сего упоминалъ. Наконецъ въ той же книгѣ находится переводъ съ законовъ, какіе предписалъ самъ себѣ союзъ Анзеатическихъ городовъ. Сіе морское торговое общество, а иногда и воинскою рукою для собственной своей защиты вооруженное, долго было въ великой славѣ. Семдесятъ или восемдесятъ городовъ въ Нидерландіи, въ Германіи, и на Сѣверѣ, вступили въ сей союзъ, и начальствующими надъ собою городами признали Любекъ, Брауншвеигъ, Данцигъ и Кельнъ. Союзъ сей начался въ 1730 году; вскорѣ потомъ завелъ онъ конторы и торговое письмоводство во всѣхъ мѣстахъ Европы. Главныя конторы были въ Брюгенѣ, въ Антверпенѣ, въ Лондонѣ, въ Нордвежскомъ Бергенѣ и въ Россійскомъ Новѣгородѣ. Французской Король Лудовикъ XI, далъ имъ нѣкоторыя преимущества во Франціи, по коимъ об-

щество сіе учредило конторы въ Руанѣ, въ Ліонѣ, въ Рошелѣ и въ приморскомъ городѣ Булонѣ. Сія такъ называемая тевтоническая Анза, или союзъ Анзеатическихъ городовъ, пребылъ въ весьма цвѣтущемъ состояніи, до шестаго надесять вѣка; но произшедшія въ семъ вѣкѣ въ Нидерландіи и Франціи, а потомъ въ седмомъ надесять вѣкѣ въ Англіи и Германіи, безпокойства, отторгнули часть помянутыхъ соединенныхъ городовъ отъ сего союза, которой нынѣ почти весь состоитъ токмо между городами Любекомъ, Гамбургомъ и Данцигомъ. Преимущества данныя Тевтонической Анзѣ, послужили основаніемъ и поводомъ Королямъ Французскимъ къ дарованію таковыхъ же преимуществъ всѣмъ иностранцамъ, пріѣзжающимъ въ Государство ихъ, и къ уничтоженію жестокихъ обычаевъ, препятствовавшихъ имъ приходить туда съ безопасностію. Симъ образомъ, при Людовикѣ святомъ, уничтожено во Франціи право присвоенія себѣ товаровъ съ разбитаго о камень, или сѣвшаго на мѣль, чужестраннаго корабля. Человѣколюбивый Монархъ сей усмотря, что нѣтъ ничего безчеловѣчнѣе, какъ собирать себѣ корысть отъ несчастія людей, претерпѣвающихъ у береговъ нашихъ кораблекрушеніе, не токмо самъ отъ права сего отказался, но и Герцога Бретанскаго къ тому же склонилъ, перемѣня оное на собираемую въ Адмиралтейскую казну малую плату, которая и понынѣ извѣстна въ Бретаніи подъ именемъ drois de breux, то есть: *право разбитія или кораблекрушенія*. Въ силу сего постановленія всѣ тѣ нещастные, коихъ корабли разбиваются о Французскіе берега, имѣютъ право доставать пожитки свои съ разбитыхъ судовъ, заплатя изъ того нѣчто тѣмъ людямъ, которые помогали

имѣ спасать оные; но когда послѣ разбитія корабля пройдетъ одинъ годъ и одинъ день, а ни кто изъ хозяевовъ спасеннаго имѣнія въ теченіе сего времени не явится, тогда принадлежитъ оное частію королевской казнѣ, частію же тѣмъ людямъ, которые его спасли или нашли на берегу.

Самый первый уставъ морской во Франціи изданъ Королемъ Карломъ VI, въ лѣто 1400. Хорошіе тикже законы изданы въ пятомъ надесять столѣтіи отъ Карла VII, и Лудовика XI, а въ шестомъ надесясть отъ Франциска I, Генриха II, Карла IX и Генриха III. Часть сихъ законовъ касается до торговаго, а другая до военнаго мореходства. По прошествіи шестагонадесять столѣтія учреждены Консулы въ иностранныхъ портахъ, для наблюденія пользы мореплавателей и купцовъ Французскихъ, и для дѣланія суда и расправы въ спорныхъ между ими дѣлахъ. Подобнымъ образомъ и Франція приняла въ свои порты иностранныхъ Консуловъ. Однако прежде того постановлены уже были правила, по коимъ рѣшили споры, касающіеся до *фрахтовъ и найма кораблей*, то есть до денежной суммы, какую надлежитъ платить за перевозъ товаровъ или посажировъ на кораблѣ. Существовали также правила для *накладныхъ или коносаментовъ*, то есть для бумагъ, какія слѣдуетъ всякому корабельщику имѣть отъ своего правительства, дабы по тѣмъ бумагамъ можно было видѣть откуда судно пришло, куда оно назначено и какимъ товаромъ нагружено. Въ шестомъ надесять вѣкѣ не было еще *карантинныхъ домовъ*, и не брали ни какихъ предосторожностей отъ язвы; но знали уже что такое есть *застрахованіе судна и страховой контрактъ*, то есть обяза-

тельство, по которому самъ хозяинъ корабля, или корабельщикъ, или посторонней какой купецъ, отвѣчаетъ за товары положенные въ судно подъ извѣстными условіями. Утверждаютъ, что таковыя обязательства выдуманы еще во второмъ надесять столѣтіи, въ пользу Евреевъ, выгнанныхъ тогда изъ Франціи Филиппомъ Августомъ; въ 1321 году оныя паки возобновлены при подобномъ же случаѣ, а въ шестомъ надесять вѣкѣ вошли уже по всюду въ обыкновеніе.

У всѣхъ державъ, имѣющихъ флоты, учреждено верховное морское правительство, подъ названіемъ *Адмиралтейской коллегіи*, въ которой засѣдаютъ первостепенные морскіе чиновники, и гдѣ всѣ касающіеся до мореплаванія дѣла судятся и рѣшатся: правительство сіе, и другія отъ него зависящія, съ шестагонадесять столѣтія получили во многомъ перемѣну, однакожъ основаніе судопроизводства ихъ всегда было и есть тожъ самое. Адмиралтейская коллегія имѣетъ въ вѣденіи своемъ всѣ порты и производимое въ нихъ строеніе кораблей и всякаго рода судовъ, такожъ и всѣ принадлежащія ко флоту или къ Адмиралтейству береговыя зданія, какъ то канатныя фабрики, якорные заводы, запасные магазейны, шлюпочные Анбары, мастерскія избы и проч. Ея дѣло сохранять корабли, починивать ихъ, заготовлять лѣсъ, пѣньку, смолу, съѣстные припасы, аммуницію, и однимъ словомъ снаряжать и содержать флотъ во всякой готовности къ отправленію въ морѣ. Карантинныя учрежденія, углубленіе гаваней, исправленіе каналовъ и пристаней, раздаваніе конасаментовъ, и пашпортовъ купецкимъ судамъ, позволеніе Арматорамъ вооружать суда и носить флагъ, рыбныя ловли, воздвиг-

тіе маяковъ и вѣхъ для безопаснаго плаванія, судъ о кораблекрушеніяхъ и о бывающихъ на море злоупотребленіяхъ, истребленіе морскихъ разбойниковъ, военоплѣнныя суда, призы и оцѣнка ихъ: всѣ сіи, равно какъ и многія другія неупомянутыя здѣсь вещи и дѣла, поступаютъ для разбирательства и рѣшенія оныхъ въ Адмиралтейскую Коллегію.

Морскіе разбойники, или *Пираты*, во всѣ времена почитались преступниками, заслуживающими смерть. Имя сіе произходитъ отъ Греческаго слова Пеîра, что вначитъ лукавство, хитрость или обманъ. Афинскіе жители называли симъ именемъ Корсаровъ, *) потому что они употребляли всякаго рода хитрости, дабы обмануть чужое судно и овладѣть имъ. Французское названіе *Forban* есть еще безчестнѣе слова Пиратъ; оно взято съ Италіянскаго *Bandito fora*, *изгнанной вонъ*, потому что люди, упражняющіеся въ семъ промыслѣ, не принимаются въ гавани ни какого благоучрежденнаго Государства.

Во всякое время, когда корабли, будучи въ отдаленіи одинъ отъ другаго, не могутъ разговаривать другъ съ другомъ, объясняются они между собою помощію сигналовъ,

---

*) Слово пиратъ означаетъ настоящаго грабителя на морѣ, то есть того, которой безъ войны и безъ всякаго на то права грабитъ всѣ встрѣчающіеся съ нимъ суда, не могущія оборонятся; а подъ словомъ корсаръ или арматоръ разумѣется вооруженное частное судно, которому въ военное время дается отъ правительства позволеніе нападать на непріятельскія купецкія суда и брать ихъ въ призъ.

которые раздѣляются на разные роды: есть сигналы дневные, ночные, туманные, общенародные, общіе, особенные, всѣмъ извѣстные, и тайные. Дневные сигналы суть разноцвѣтные флаги, поднимаемые на мачтахъ; ночные сигналы дѣлаются пушечными выстрѣлами и огнями, засвѣщаемыми въ разныхъ мѣстахъ корабля, такъ чтобъ оные въ отдаленіи находящимся судамъ могли быть видимы; туманные сигналы возвѣщаются пушечною и ружейною пальбою, также колокольнымъ звономъ и барабаннымъ боемъ; чрезъ общенародные сигналы разумѣются нѣкоторые условные и постоянные знаки у всѣхъ народовъ одно и тожъ самое означающіе, какъ напримѣръ отшествіе отъ Порта, призываніе на корабль лоцмановъ, требованіе помощи во время претерпѣванія бѣдствія, и тому подобное; общими сигналами называются тѣ, которыми дается какое либо повелѣніе вообще всѣму флоту, а частными или особенными, когда сіе повелѣніе касается до части флота, или до одного токмо корабля; тайные сигналы, отличающіеся отъ извѣстныхъ всякому и вписанныхъ въ обыкновенную сигнальную книгу, суть тѣ, кои сообщаются однимъ флагманамъ и Капитанамъ кораблей, отправляющимся вмѣстѣ въ какую нибудь Експедицію или на сраженіе, и содержатся отъ нихъ въ тайнѣ, доколѣ придетъ время исполнять по онымъ.

Самый древній мореплаватель, о которомъ упоминаетъ дѣписаніе, былъ уроженецъ Марсельскій и назывался *Пифей* (pitheas): онъ не токмо обѣхалъ всѣ берега Средиземнаго, Чернаго и Азовскаго морей, и ходилъ въ верьхъ по Дону; но и вышелъ въ Океянъ между Иракліевыми столпами, чрезъ проливъ, называемый нынѣ *Гибралторомъ*. Въ

Океянѣ обошелъ онъ всѣ берега нынѣшней Гишпаніи и Франціи, вступилъ въ Сѣверное море, и наконецъ нашелъ островъ *тюле*, которой почитаютъ нынѣшнею Исландіею. Пифей подумалъ, что островъ сей есть послѣдній край обитаемой земли, и что далѣе онаго не возможно человѣку ѣхать и быть живу, тѣмъ паче, что море въ семъ мѣстѣ показалось ему покрыто льдомъ, воздухъ сгущенъ туманами, и что въ сей странѣ царствуютъ вѣчные мраки. Ледовитое море назвалъ онъ *тахоточнымъ или приключающимъ тахотку*. Бредни сіи долго и послѣ него продолжались; однакожъ сей мореплаватель сдѣлалъ многія Астрономическія весьма важныя откровенія.

Въ большомъ путеводителѣ, или зейфакелѣ, о которомъ упомянуто было въ началѣ сего разсужденія, нашелъ я весьма смѣшную сказку, о справедливости которой сочинитель онаго кажется совершенно былъ увѣренъ, а имянно: что будто въ числѣ Канарскихъ острововъ, есть одинъ такой, которой имѣетъ безопасное пристанище, плодоносную землю, и пріятное мѣстоположеніе; но что онъ никогда не показывается тѣмъ мореплавателямъ, кои его ищутъ, а предъявляетъ щастливое убѣжище однимъ токмо тѣмъ, которые нечаянно его увидятъ. Таковая острова сего разборчивость есть конечно безпримѣрна.

Давно уже вошло въ обычай, чтобъ корабли разныхъ народовъ различались флагами. Утверждаютъ, что еще при Юліѣ Кесарѣ древне-Французскіе или Галлическіе корабли, особливо же Бретанскіе изъ города Ванна, имѣли бѣлые флаги; отъ чего цвѣтъ сей всегда почитался какъ бы принадлежащимъ собственно Французскому флагу. Когда флагъ поднимается на кормѣ, тогда показуетъ онъ

какой Державѣ принадлежитъ тотъ корабль, а когда на мачтѣ, тогда означаетъ власть или чинъ того начальника, которой на семъ кораблѣ пребываніе свое имѣетъ. Нынѣ Адмиралы носятъ его на средней, Вице-Адмиралы на передней, а Контръ-Адмиралы на задней мачтѣ; но сіи знаки повелительства не прежде поставлены были на твердомъ основаніи во Франціи, какъ въ седьмомъ надесять вѣкѣ, въ царствованіе Лудовика XIV. Въ Шестомъ надесять столѣтіи были они еще сомнительны и часто зависѣли отъ произвола. Всякой народъ, даже въ общихъ обыкновеніяхъ, имѣетъ всегда нѣкоторыя отмѣны: такимъ образомъ, въ шестомъ надесять вѣкѣ, выставитъ красный флагъ значило повелѣніе: *начинать бой съ непріятелемъ*; нынѣ выставитъ особый флагъ у многихъ значитъ повелѣніе: *всѣмъ командирамъ судовъ съѣзжатся на флагманской корабль для совѣта*. Одной, такожъ и разныхъ Державъ корабли, встрѣчаясь одни съ другими, въ знакъ почести, добраго согласія и учтивости, поздравляютъ или привѣтствуютъ другъ друга пушечными выстрѣлами. Сіе привѣтствіе называется *Салютомъ*. Самый почтительный, или лучше сказать уничижительный салютъ, дѣлается опущеніемъ своего флага: чего ради военные корабли никогда не соглашаются салютовать симъ образомъ кораблямъ другихъ Державъ, тѣмъ паче, что изъ двухъ сражающихся между собою кораблей, побѣжденный и отдающійся въ плѣнъ изъявляетъ сіе опущеніемъ флага своего предъ непріятелемъ.

Мы находимъ, во многихъ шестаго надесять вѣка сочиненіяхъ, рисунки, представляющія намъ разныхъ народовъ флаги, раскрашенные тѣми красками, изъ какихъ цвѣтовъ флаги сіи составлены бываютъ. Съ сихъ рисунковъ сняты

потомъ многія копіи; но онѣ болѣе пріятны разноцвѣтностію своею, нежели справедливы, а особливо что касается до тѣхъ народовъ, коихъ корабли рѣдко посѣщаютъ наши моря. Между тѣмъ однакожъ обращающіеся въ частыхъ по морямъ путешествіяхъ могутъ всѣ употребляемыя разными Державами флаги безъ трудности узнавать и различать. Главные изъ нихъ суть слѣдующіе: въ Россійскомъ военномъ флагѣ на бѣломъ полѣ изображенъ синій Андреевъ крестъ; Англискіе флаги всѣ красные; Французскіе до революціи были бѣлые, а нынѣ трехъ-полосные; Гишпанской флагъ состоитъ изъ многихъ полосъ красныхъ, бѣлыхъ и синихъ; Голландской также полосатой, но полосы его иначе расположены; Датской флагъ имѣетъ красное поле съ прямымъ бѣлымъ крестомъ; Шведской флагъ синій съ жолтымъ крестомъ и съ косицами; Мальтійской красной съ бѣлымъ крестомъ; владѣтельный Князь Монако имѣетъ флагъ (извѣстный по крайней мѣрѣ на Средиземномъ море), въ коемъ изображенъ гербъ его на бѣломъ полѣ. Иногда случается на морѣ, что для обмана непріятелю, дабы онъ безъ опасенія могъ приближиться, поднимаютъ на кораблѣ чужой флагъ вмѣсто своего; но сія хитрость не есть благородное дѣло, и прощается развѣ однимъ малымъ Корсарамъ.

Съ самыхъ древнѣйшихъ временъ введено въ обычай давать имена кораблямъ, дабы каждаго изъ нихъ можно было различать посреди флота: сіе имя давалось имъ при совершеніи нѣкоего торжественнаго обряда, которой, у древнихъ Грековъ, сопровождался жертвоприношеніями, и на кормѣ корабельной поставлялось изображеніе того божества, которому корабль тотъ посвящаемъ былъ. Мореплаватели нашихъ Христіянскихъ вѣковъ сохранили сей обрядъ:

нынѣ при закладкѣ корабля, или при спускѣ онаго на воду, дѣлается водосвященіе, при которомъ, по прочтеніи нѣкоторыхъ молитвъ, дается имя кораблю въ память какого нибудь святаго, или Царя, или знаменитаго воина, или означающее какую нибудь доблесть. Вмѣсто изображенія на кормѣ, дѣлаютъ нынѣ, для украшенія, въ носу корабля резнаго истукана, представляющаго или льва, или орла, или одного изъ баснословныхъ боговъ, или нѣчто тому подобное. Въ шестомъ надесятъ вѣкѣ почти всѣ корабли назывались именами святыхъ; однакожъ я нахожу въ исторіи два противные тому примѣра, изъ которыхъ одинъ тѣмъ удивительнѣе кажется, что сіе произходило по повелѣнію Архикатолическаго Короля: славный мореплаватель *Фердинандъ Магеланъ* посланъ былъ отъ Карла пятаго, Императора и Короля Гишпанскаго, для открытія пути между Индіями, Восточною и западною. Онъ отправился изъ Севиля въ 1519 году, и отыскалъ сей путь, но неиначе, какъ обошедъ кругомъ всю землю. Онъ перешелъ чрезъ тотъ славный въ Южномъ полушаріи проливъ, который названъ его именемъ, и который соединяетъ Сѣверное Американское море съ Южнымъ Океаномъ. Отъ сего пролива, поднявшись къ равноденственной линіи, корабль его присталъ къ Молюкскимъ островамъ; но Магелана тогда уже не было, ибо онъ убитъ былъ на сраженіи съ дикими. Потомъ Магелановъ корабль обошелъ мысъ Доброй Надежды, и переѣхавъ еще разъ оба тропика, по трехъ-лѣтнемъ путеплаваніи возвратился наконецъ въ Гишпанію, въ Севильскую ближайшую гавань. Возвращеніе его сочтено чудеснымъ, и какъ начальнику сего предпріятія не можно уже было воздать достойныхъ почестей, то по крайней мѣрѣ сохраняли дол-

гое время корабль его, какъ бы нѣкую весьма рѣдкую вещь: однако корабль сей не имѣлъ священнаго имени, но назывался *побѣдоносецъ*.

Корабль Англинскаго Адмирала Драка, спустя нѣсколько лѣтъ, удостоенъ былъ той же почести. Адмиралъ сей обошелъ также кругомъ всю землю, и былъ между Англичанами первый, имѣвшій щастіе совершить сіе путешествіе. Онъ отправился изъ Плимута въ концѣ 1577 года, и возвратился въ Темзу послѣ путеплаванія, продолжавшагося безъ мала три года. Королева Елисавета приказала, какъ драгоцѣнную вещь, сохранять корпусъ сего корабля, называвшагося *Драконом*.

V.

ОПИСАНІЕ

Морскаго сраженія произходившаго между Датчанами и Англичанами на Копенгагенской рейдѣ,

Апрѣля въ 14 день (по старому штилю) 1801 года.

Въ періодическомъ сочиненіи, издаваемомъ подъ названіемъ *Сѣвера* (le Nord,) описано сраженіе, бывшее между Англинскою ескадрою, состоявшею подъ предводительствомъ Адмирала Паркера, или справедливее между отдѣленнымъ отъ сей ескадры подъ командою Лорда Нельсона отрядомъ, и между Датскою оборонительною линіею, надъ которою начальствовалъ Капитанъ Командоръ Фишеръ. Описаніе сіе сдѣлано Профессоромъ Оливаріусомъ, составившимъ оное изъ достовѣрныхъ извѣстій и донесеній, обнародованныхъ обѣими воюющими Державами, съ присовокупленіемъ чертежа Копенгагенской реидѣ, на коемъ означены съ точностію всѣ мѣстоположенія сражавшихся судовъ и батарей, показано число пушекъ, сила кораблей, и объяснены разныя ихъ движенія. И какъ сраженіе сіе по многимъ обстоятельствамъ дѣйствительно есть достопамятное, того ради для любопытныхъ читателей предложимъ мы здѣсь переводъ съ помянутаго оному описанія; но хотя историческія сей битвы причины почти каждому

извѣстны, тѣмъ паче, что оное въ недавномъ времени произходило, однакожъ мы для отнятія у читателя всякаго въ освѣдомленіи о томъ затрудненія, кратко здѣсь объ оныхъ упомянемъ. Извѣстно, что по поводу нѣкотораго учиненнаго отъ Англичанъ Шведскимъ и Датскимъ купеческимъ судамъ осмотра и свидѣтельства ихъ груза, въ противность постановленнаго во времена Великія Екатерины вооруженнаго неутралитета, защищающаго свободу коммерціи, Россія, Швеція и Данія составили между собою наступательный и оборонительный союзъ, названный отъ прочихъ державъ *Сѣвернымъ союзомъ*, по которому всѣ Англинскія суда въ портахъ союзныхъ державъ были арестованы. Въ слѣдствіе сихъ обстоятельствъ Англія вооружила знатную часть морскихъ силъ своихъ для отправленія оныхъ въ Бальтійское море: такимъ образомъ между ею и помянутыми тремя державами загоралась война. Въ Мартѣ мѣсяцѣ (1801 года) Англинскій флотъ подъ начальствомъ Адмирала Паркера отправился къ Копенгагену, куда прибывъ нашелъ Датчанъ ополченныхъ противъ него и возбраняющихъ ему проходъ Зунда. Онъ вступилъ съ ними въ сраженіе, преодолѣлъ ихъ превосходною силою своею, и помышлялъ простерть плаваніе свое далѣе внутрь Бальтики, для начатія съ другими двумя союзными державами подобныхъ же кровавыхъ воинскихъ дѣйствій; но всерадостное нынѣ благополучно владѣющаго Государя Императора АЛЕКСАНДРА ПАВЛОВИЧА на Россійскій престолъ возшествіе, возпослѣдовавшее въ семъ году Марта во вторый-надесять день, прекратило всѣ въ Европѣ брани и принесло Россіи миръ и вѣсну. Обратимся теперь къ Оливаріусову описанію.

Дѣписаніе (говоритъ онъ) подаетъ намъ мало примѣровъ толико упорной обороны, каковую Датчане оказали въ Копенгагенѣ, въ четвертый-надесять день Апрѣля, противъ силы гораздо превосходнѣйшей, а именно такой, о которой можно сказать, что она вдвое или втрое превышала силу Датскую. Не многіе люди могутъ знать о всѣхъ обстоятельствахъ сего достопамятнаго боя и судить о немъ здраво и безпристрастно, потому что вѣдомости какъ Датскія такъ и Англинскія не обовсѣхъ подробностяхъ онаго упоминаютъ. Притомъ же мы о Датской морской силѣ не имѣемъ настоящаго понятія: и такъ по многимъ причинамъ описаніе сіе можетъ быть любопытственно.

Прежде всего надлежитъ мнѣ предувѣдомить читателя, что я при семъ описаніи моемъ за лучшее почелъ слѣдовать подробному о семъ сраженіи извѣстію, изданному на Датскомъ языкѣ Господиномъ *Барденфлетомъ*, Датскимъ морскимъ офицеромъ, извѣстнымъ по своимъ достоинствамъ, которой самъ имѣлъ участіе въ сей битвѣ, и наконецъ будучи взятъ въ плѣнъ и находясь на одномъ изъ Англинскихъ кораблей, былъ очевиднымъ свидѣтелемъ всѣхъ почти расказываемыхъ имъ произшествій. Но хотя и ссылаюсь я на его извѣстіе, однакожъ имѣю у себя и другихъ путеводителей въ моемъ повѣствованіи, къ которому присовокупилъ я примѣчанія, объясняющія оное и отъемлющія всякое о томъ сомнѣніе. Примѣчанія сіи отъ части взяты изъ Англинскихъ бумагъ, которыя прочтены мною съ такимъ же тщательнымъ вниманіемъ, какъ и Датскія (*).

(*) Хотя мы предлагаемъ здѣсь точный переводъ съ Оливаріусова

Отправленный изъ Англіи въ Сѣверную Экспедицію, то есть въ Бальтійское море, флотъ, бывшій подъ начальствомъ Адмирала Паркера и Вице-Адмирала Нельсона, состоялъ изъ слѣдующихъ кораблей и судовъ:

		Пуш:
Корабли:	Лондонъ	
	Сентъ-Жоржъ	98
	Сатурнъ	
	Рамеліесъ	
	Варріоръ	
	Дефьянсъ	
	Гангесъ	
	Монархъ	74
	Руссель	
	Беллона	
	Эдгаръ	
	Элефантъ	
	Полифемъ	
	Глоттонъ	
	Ардентъ	64
	Ветеранъ	
	Резонабль	
	Агамемнонъ	54
	Изисъ	50

описанія, однакожъ съ нѣкоторыми поправленіями примѣченныхъ въ немъ не большихъ погрѣшностей, и съ нѣкоторыми также въ расположеніи и порядкѣ онаго перемѣнами, которыя показались намъ нужными для лучшей въ повѣствованіи связи и ясности.

		пуш.
Фрегаты:	Дезире - - - - -	40
	Амазонъ - - - - -	38
	Бланшъ, Алкмена, Дартій, Арровъ, Безъимянный.	Число пушекъ на оныхъ неизвѣстно.
Брандеры:	Зефиръ, Оттеръ	- - - 14
Бомбард. суда:	Цембра - - - - -	16
	Гекла - - - - -	10
	Дисковери, Сульфуръ, Эксплозіонъ, Терроръ, Волканъ	- - - 8.

Сверьхъ сего было еще десять бриганшиновъ и катеровъ, да нѣкоторое не большое число гонботовъ или канонерскихъ лодокъ.

Датчане, приготовясь къ оборонѣ, морскія силы свои учредили слѣдующимъ образомъ: они изъ старыхъ и вѣтхихъ кораблей, у которыхъ верьхи были сняты, такожъ и изъ нѣкоторыхъ другихъ судовъ составили оборонительную линію, расположа оную на якоряхъ вдоль фарватера, называемаго Королевскимъ (Konge-dybet). Линію сію, простиравшуюся отъ Юга къ Сѣверу, составляли слѣдующія суда:

			пуш.	
A. *)	Корабль	Провестененъ	58	Всѣ сіи суда утвержены были на двухъ или четырехъ якоряхъ. Всѣ большіе корабли могли палить однимъ токмо бокомъ; ибо на другомъ боку пушки не поставлены были на станки и находились тамъ для одного только равновѣсія корабля. Голштинія и Зеландъ одни были съ мачтами, но безъ парусовъ.
B.	Корабль	Вагріенъ - -	50	
C.	Прамъ	Рендсборгъ -	20	
D.	Прамъ	Ниборгъ - -	20	
E.	Корабль	Ютландъ - -	54	
F.	Прамъ	Свердфинскенъ	18	
G.	Фрегатъ	Кронборгъ - -	26	
H.	Прамъ	Гайенъ - - -	20	
I.	Корвета	Ельвенъ - - -	6	
K.	Корабль	Данненброгъ -	60	
L.	Прамъ	Агерсгусъ - -	20	
M.	Пловучая	Батарея - -	24	
N.	Корабль	Зеландъ - - -	74	
O.	Корабль	Шарлота Амалія **)	26	
P.	Прамъ	Сегестенъ - -	20	
Q.	Корабль	Голштинія - -	60	
R.	Корабль	Ифедстреттенъ	64	
S.	Фрегатъ	Гіельперенъ ***)	20	

Сверьхъ сихъ судовъ было еще одиннатцать Канонерскихъ лодокъ, (означенныхъ въ чертежѣ буквами CC, CC), каждая о двухъ пушкахъ; оныя подъ начальствомъ вышеупомянутой шести пушечной корветы *Ельвенъ* разположены были позади линіи вдоль оной.

---

*) Смотри приложенной присемъ чертежъ.

**) Сей корабль передѣланъ былъ изъ Остиндскаго корабля.

***) Сей фрегатъ есть совсемъ отмѣннаго построенія, одинъ въ Датскомъ флотѣ, весьма дорого стоитъ, и называется неутопаемымъ.

Остальную часть оборонительной линіи составляли шестидесяти шести пушечная батарея D D, именуемая *Трекронерѣ*, и два корабля *Елефантенѣ* BB и *Марсѣ* AA, первой о семидесяти, а второй о шестидесяти четырехъ пушкахъ *).

Всѣ оныя силы состояли подъ главнымъ начальствомъ Капитанъ-Командора Фишера, имѣвшаго флагъ свой на кораблѣ Данненброгѣ.

На маломъ реидѣ камергеръ *Биль* имѣлъ подъ начальствомъ своимъ слѣдующую ескадру:

		пуш.	
Фрегатъ T. Ирисъ - -		40	Сіи суда находились во всякой готовности вступить подъ паруса.
Корабли: W. Трекронеръ	}	74	
U. Данемаркъ	}		
Бриганшины: Y. Нидельсенъ	}	18	
Z. Сарпенъ	}		

Апрѣля 11 числа вышепомянутый флотъ Англинскій, поутру, отворя себѣ силою оружія проходъ въ Зундъ, разположился на якорь противъ мѣстечка *Горбекъ*, находящагося въ двухъ миляхъ отъ Копенгагена, составя линію, протянувшуюся отъ юга къ сѣверу.

Одинъ фрегатъ изъ сего флота, сопровождаемый бриганшиномъ и люгеромъ, приближился къ батареѣ *Тре-*

---

*) Мы уже сказали, что всѣ почти корабли, составлявшіе оборонительную Датскую линію, были весьма вѣтхія суда, а именно: кораблю Провестенену отъ спуска онаго на воду было 34 года, Вагріену 28, Ютланду 42, Данненброгу 29, Голштиніи тожъ, Шарлотѣ Амаліи 36, и всѣ оные удостоены были въ ломку. Протчіе корабли также не почитались благонадежными къ службѣ.

кронерѣ; но какъ оборонительная Датская линія начала стрѣлять по нихъ изъ пушекъ, то они, не отвѣтствуя на сію пальбу, возвратились назадъ.

Послѣ полудня одинъ фрегатъ и два не большихъ судна вошли въ проходъ, извѣстный подъ именемъ *Голландскаго фарватера* (Holänder-dybet), которыя во весь сей день, и въ слѣдующіе, гребными своими судами измѣряли глубину онаго.

Въ тотъ же день ночью одна шлюпка подходила къ берегу, не подалеку отъ мѣстечка *Сковсговедъ*, лежащаго въ одной милѣ отъ Копенгагена; но Датскіе егери принудили оную вскорѣ отдалиться.

Между тѣмъ флотъ Англинскій стоялъ въ виду оборонительной Датской линіи безъ всякаго движенія до 13 числа Апрѣля: въ сей день множество большихъ шлюпокъ, наполненныхъ людьми, которыхъ перевозили съ кораблей, стоящихъ на якорѣ къ сѣверу, на корабли стоящіе къ югу, предвѣщали, что сіи послѣдніе готовятся къ какому нибудь предпріятію.

Въ сіежъ время одинъ фрегатъ подошелъ къ южной части оборонительной линіи, дабы узнать глубину сего прохода; но нѣсколько пушечныхъ выстрѣловъ принудили его отстать отъ своего намѣренія.

Послѣ полудня южное Англинскаго флота отдѣленіе, ввѣренное предводительству Вице-Адмирала Нельсона, и состоявшее изъ одиннадцати линейныхъ кораблей, пяти большихъ и двухъ малыхъ фрегатовъ, семи бомбардирскихъ судовъ, и нѣкотораго числа брандеровъ, бригантиновъ и катеровъ, при брамсельномъ сѣверномъ вѣтрѣ вступило подъ паруса и пошло Голландскимъ фарватеромъ между

банками *Миделѣ-Грундена* и *Сальтгольмсѣ-Грундена*, гдѣ при оконечностяхъ сихъ мѣлей, для означенія оныхъ поставлены были одинъ британшинъ и два люгера, означенные въ чертежѣ числомъ 19. Въ переди сего отдѣленія шелъ фрегатъ, которой безпрестанными сигналами означалъ находящуюся подъ нимъ глубину. Когда отдѣленіе сіе прошло помянутый фарватеръ, тогда корабли онаго, фрегаты, и нѣкоторая часть мѣлкихъ судовъ, легли на якорь по южную сторону Мидель-Грундена; остальная же часть мѣлкихъ судовъ бросила якорь свой подлѣ самой сей мѣли, по восточную ея сторону. Подъ вечеръ пришли еще къ сему отдѣленію восемъ гонботовъ или канонерскихъ лодокъ. Протчая часть Англинскаго флота оставалась съ Адмираломъ Паркеромъ на прежнемъ мѣстѣ своемъ въ сѣверной части сей окрестности; оная состояла изъ кораблей Лондона, Сентъ-Жоржа, Сатурна, Рамеліеса, Варріора, Вестерана, Резонабля, и двухъ или трехъ малыхъ судовъ, кои всѣ означены въ чертежѣ подъ числомъ 20.

На другой день, то есть 14 Апрѣля, вѣтръ сдѣлался отъ юговостока Брамсельный. Въ пять часовъ утра съ Датскаго корабля *Данненброга* сдѣланъ былъ сигналъ: *вынести койки на верхъ и лечь на шпрингъ.*

Въ послѣдней четверти десятаго часа обѣ части Англинскаго флота снялись съ якорей: Паркерова часть, для развлеченія ложнымъ нападеніемъ вниманія непріятельскаго, лавировала на всѣхъ парусахъ къ сѣверному крылу оборонительной Датской линіи; Нельсонъ со своею частію, такжe подъ большими парусами, приближался къ королевскому фарватеру. Корабли его послѣдовательно одинъ за другимъ ложились вдоль Датской линіи на якорь, опуская

оный съ кормы; но по узкости прохода не могли они прежде нападенія построиться въ линію, и каждой изъ нихъ избиралъ себѣ мѣсто по удобности. Со всѣмъ тѣмъ надлежитъ признаться, что почти всѣ движенія ихъ произведены были съ точностію и искуствомъ. Передовой Англинской корабль *Едгаръ* (8) былъ первой, которой, взявъ рифы у парусовъ, приближился бодро къ непріятельской линіи.

Прочіе корабли слѣдовали за нимъ. Тогда на Датскомъ кораблѣ *Данненброгѣ* (K) учиненъ былъ сигналъ: *близкимъ отъ непріятеля кораблямъ начинать бой.* Около половины одиннатцатаго часа Датскій корабль *Провестененъ* (A) открылъ огонь и жаркою пальбою встрѣтилъ идущаго къ нимъ *Едгара* (8), которой вытерпѣвъ, какъ отъ него, такъ и отъ стоящихъ ближе къ югу нѣкоторыхъ Датскихъ судовъ, сильные залпы, и отвѣчая имъ на оные своими залпами, прошелъ далѣе и сталъ на якорь между Датскими кораблями *Ютландомъ* (E) и *Данненброгомъ* (K). Прочіе корабли Англинскаго Флота становились на якорь по порядку, съ какимъ они подходили, и чрезъ часъ времени сраженіе сдѣлалось общимъ отъ корабля *Провестенена* (A) до корабля *Шарлоты Амаліи* (O).

Правда, что Англинскіе корабли *Руссель* (4) и *Беллона* (5) коснулись песчаной мѣли *Миделъ-Грундена* и сѣли на оной плотно, однакожъ они могли дѣйствовать и принимать живое участіе въ битвѣ. *Руссель* (4) десятью задними пушками своими съ нижняго и верхняго дековъ палилъ въ *Провестенена* (A), между тѣмъ какъ въ тожъ время изъ переднихъ пушекъ своихъ, вмѣстѣ съ находившимися въ переди *Изиса* (6) судами, бросалъ онъ ядры въ корабль *Ютландъ*

(E) и въ два стоявшіе подлѣ него прама *Рендсборгъ* (B) и *Виборгъ* (D). Корабль *Беллона* (5) всемъ своимъ лагомъ палилъ въ *Вагріена* (B). Такимъ образомъ два Датскихъ корабля, южнѣйшихъ въ линіи своей, выдерживали, во все время битвы, нападеніе отъ двухъ Англинскихъ кораблей, силою ихъ превосходящихъ: сверьхъ сего *Провестененъ* (A) *), переднею частію своею претерпѣвалъ еще огонь Англинскаго фрегата *Дезире* (2) и одного бриганшина (1), не считая выстрѣловъ по немъ корабля *Дефьянса* (13).

Сей послѣдній Англинскій корабль при началѣ сраженія сталъ на мѣль въ томъ мѣстѣ, которое въ чертежѣ означено звѣздочкою подъ буквою *a*, и былъ около четверти часа неподвиженъ на оной, производя однакожъ пальбу въ *Провестенена*. Потомъ прошелъ онъ по западную сторону *Полифема* (3) и *Изиса* (6), и по восточную другихъ Англинскихъ кораблей, подавшихся къ сѣверу, и сталъ на якорь, какъ казалось, противъ Датскаго корабля *Зеланда* (N).

Агамемнонъ (17), пятидесяти четырехъ пушечный Англинскій корабль, съ нѣкоторымъ числомъ бриганшиновъ (18) и канонерскихъ лодокъ, не могши обойши банки Мидельгрундена, оставались безъ дѣйствія.

Прежде нежели одиннадцать часовъ ударило, якорные канаты *Рендсборга* (C) перебиты были пушечными ядрами,

---

*) Ежели съ примѣчаніемъ подумать о всѣхъ обстоятельствахъ упорнаго сраженія, какое корабль сей имѣлъ съ Англичанами, чрезъ продолженіе многихъ часовъ, то не удивительно покажется, что Капитанъ-Командоръ Фишеръ въ донесеніи своемъ называетъ не удобопоняшнымъ мужество людей сражавшихся на ономъ.

и сей Датскій прамъ бросило на мѣль въ томъ мѣстѣ, которое въ чертежѣ означено крестикомъ подъ буквою *b*; чрезъ что пальба его хотя на нѣкоторое время и прервалась, однакожъ вскорѣ началъ онъ производить ее по прежнему. Въ тожъ почти самое время Датскія канонерскія лодки получили повелѣніе отступить назадъ, потому что по образу, какимъ производилась атака, имъ тутъ нечего было дѣлать; онѣ не могли исполнять даннаго имъ приказанія палить съ боку въ непріятельскіе корабли, будучи не въ состояніи выдерживать сами ихъ огня.

Бомбардирскіе Англинскіе корабли (смотри число 21) за благовремянно расположились вдоль южной Датской линіи, къ востоку и къ югу отъ своего флагмана, бывшаго на кораблѣ *Елефантѣ* (10): они бросили множество бомбъ въ *Нieгольмъ* *) и въ корабли, стоящіе на рейдѣ; однако не причинили ни какого вреда.

Англинскій корабль *Глоттонъ* (9), которой имѣлъ на нижнемъ декѣ шестидесяти осми, а на верьхнемъ сорока двухъ фунтовые каронады, палилъ наиболѣе огнестрѣльными орудіями. Часть огня его, направляемаго въ *Даннеброга* (K), предуспѣла около половины двѣнатцатаго часа зажечь корабль сей. Тогда Капитанъ-Командоръ Фишеръ перенесъ съ него бреидъ-вымпелъ свой на корабль *Голштинію* (Q); между тѣмъ оставшаяся на кораблѣ *Даннеброгѣ* команда продолжала палить въ непріятеля и тушить свой пожаръ.

*) Мѣсто, гдѣ стоятъ разруженные линейные корабли, тутъ же находится верьфь, магазеины и другія Королевскія Адмиралтейскія строенія.

Около полудни въ Англинской Ескадрѣ корабль *Дефьянсъ* (13) уступилъ мѣсто свое кораблю *Гангесу* (11), а самъ перешелъ на другое мѣсто и бросилъ якорь свой противъ Датскаго корабля *Голштиніи* (Q), гдѣ и оставался до конца сраженія.

Въ часъ по полудни Датская Корвета *Ельвенъ* (I) такъ разбита была, что находилась въ необходимости отрубить якорные свои канаты и прекратить пальбу. Чрезъ полъ часа Датской прамъ *Виборгъ* (D), видя себя въ такомъ состояніи, что скоро пойдетъ ко дну, принужденъ былъ тожъ самое сдѣлать, и хотя онъ весь разстрѣленъ былъ, однакожъ проходя мимо прама *Егерсгуса* (L), крайне поврежденнаго въ мачтахъ, успѣлъ ему подать кабельтовъ. Присланныя съ реида гребныя суда помощію буксира привели *Эльвена* и *Виборга* въ гавань, гдѣ сей послѣдній въ тотъ же часъ потонулъ. *Егерсгусъ* (L) былъ еще въ худшемъ состояніи: не возможно было ни какъ удержать его долѣе на водѣ, и такъ принуждены были его оставить. Вѣтромъ принесло его выше *Стуббеновой* банки къ берегу, гдѣ онъ и потонулъ, къ сѣверовостоку отъ печи, въ которой выжигаютъ известь, на такомъ мѣлкомъ мѣстѣ, что сѣтки на бортахъ его видны были по верьхъ воды.

Между тѣмъ два не большихъ Англинскихъ судна, видя сдѣлавшейся въ Датской линіи промежутокъ, прошли между кораблями своими *Изисомъ* (6) и *Ардентомъ* (7), и начали, не подвергаясь сами ни какому опасенію, палить вдоль Датскихъ кораблей *Вагріена* (B) и *Ютланда* (E).

Въ тожъ время фрегаты *Амазонъ*, *Бланшъ*, *Алкмена*, *Дартій*, *Арровъ*, такожъ брандеры *Зефиръ* и *Оттеръ*,

(всѣ оные означены въ чертежѣ подъ числомъ 15) пустились также и проходя позади всей линіи своей, въ промежуткахъ оной, палили въ Датчанъ. Потомъ всѣ вмѣстѣ подъ предводительствомъ фрегата *Амазона*, бывшаго подъ начальствомъ капитана *Піу*, скопясь (какъ показано въ чертежѣ подъ числами 14 и 16) и направя соединенные выстрѣлы свои на переднюю часть корабля *Инфедстретстена* (R), которой слабою пальбою своею не могъ ихъ опражать, меньше нежели въ часъ совершенно его разбили.

Протчія мѣлкія суда Англинскаго флота послѣдовали движенію первыхъ, и проходя вдоль линіи своей, иногда палили въ промежуткахъ оной, а иногда, скрываясь за большими кораблями своими, направляли выстрѣлы свои косвенно въ носы или кормы Датскихъ кораблей.

Въ два часа по полудни пловучая Датская баттарея M принуждена была отрубить свои канаты; а у корабля *Зеланда* (N) вскорѣ послѣ того перерваны они были непріятельскими ядрами, отъ чего при поворотѣ своемъ и дреифованіи претерпѣлъ онъ сильное отъ непріятеля пораженіе. Какъ скоро корабль сей оставилъ мѣсто свое, тогда сопротивникъ его *Гангесъ* (11), началъ палить въ *Шарлоту Амалію* (O). *Зеландъ* (N) принесло между тѣмъ къ баттареѣ *Грекронеръ* (DD). Хотя флагъ его во время сраженія сбитъ былъ, но Вымпелъ еще вѣялъ. У многихъ Датскихъ кораблей флаги сорваны были непріятельскими ядрами, а на нѣкоторыхъ висѣли они еще, будучи прицѣплены къ какой нибудь кормовой части. Въ сраженіи толь не равномъ, почти всѣ пушки въ оборонительной Датской линіи, а особливо у кораблей стоящихъ далѣе къ югу, сдѣлались не способными къ пальбѣ отъ ударовъ непрія-

тельскихъ ядеръ, однако палили еще изъ тѣхъ, которые были цѣлы. *)

Англичане съ своей стороны много также претерпѣли отъ Датчанъ: на нѣкоторыхъ корабляхъ ихъ флаги были сбиты и стрѣльба ихъ чувствительно уменшалась.

Въ началѣ третьяго часа Капитанъ-Командоръ Фишеръ принужденъ былъ оставить корабль *Голштинію*, не могшій болѣе держаться, и поѣхалъ на батарею *Трекронеръ*, откуда продолжалъ онъ командовать и разсылать свои повелѣнія.

Чрезъ полъ часа послѣ того, пловучая батарея M, которую теченіемъ пронесло далѣе батареи *Трекронеръ* (DD), подверглась сильному огню кораблей Паркеровой части, кои приближались тогда отъ сѣверной стороны; однакожъ присланною къ ней съ реида помощію она спасена была и поставлена позади батареи *Трекронеръ*. Изъ всѣхъ Датскихъ безпарусныхъ судовъ сія пловучая батарея одна избавилась отъ рукъ непріятельскихъ **).

Датской фрегатъ *Гіельперенъ* (S) оставшись одинъ и лишась помощи сотоварища своего корабля *Инфедстреттена* (R) не могъ противостоять сильному непріятельскому напа-

---

*) Корабль Ютландъ не переставалъ палить до самаго конца сраженія.

**) Ежели правда, что съ одной стороны Датчане во время сраженія могли получать помощь и нѣсколько замѣнять уронъ свой, посредствомъ шлюпокъ присылаемыхъ изъ города; то съ другой стороны самъ Нельсонъ съ великою похвалою пишетъ, въ донесеніи своемъ, о вспоможеніи, какое дѣлали ему шлюпки кораблей Англинскихъ, не имѣвшихъ участія въ бою.

денію, и потому отрубя канаты пошелъ искать себѣ укрытія позади *Стуббеновой* банки.

На кораблѣ *Данненброгѣ* (К) хотя нѣсколько и уменшили пожаръ, однакожъ не могли со всемъ его потушить: огонь паки взялъ силу. Англичане овладѣли симъ кораблемъ, но теченіемъ увлекло его за батарею *Трекронеръ*, гдѣ, въ началѣ шестаго часа, въ разстояніи двухъ кабельтововъ къ сѣверовостоку отъ сей батареи, взорвало его и бросило на воздухъ.

Нѣсколько судовъ оборонительной Датской линіи, лишась подкрѣпленія сосѣдей своихъ истребленныхъ или прогнанныхъ, принуждены были сдаться. Со многихъ другихъ, совершенно уже разбитыхъ, служители сѣхали; однакожъ прежде загвоздили на нихъ пушки, бросили порохъ въ воду, и все то разрушили, что могло быть надобно непріятелю. Нѣкоторые офицеры остались для присмотра и попеченія за ранеными.

Иные офицеры сдавшихся уже судовъ, видя, что Англичане, не смотря на спущеніе флага, не перестаютъ по нихъ палить *), переѣхали со всѣми служителями на батарею *Трекронеръ*, дабы вспомоществованіемъ своимъ быть тамъ еще полезными.

Многіе корабли Англинскаго флота, въ свою очередь, были также въ весьма худомъ положеніи: *Гангесъ* (11) сошелся съ *Монархомъ* (12). Сіи два корабля, и съ ними третій *Дефьянсъ* (13), силою теченія принесены были близко къ батареи *Трекронеръ*, которая залпами своими

*) Надлежитъ думать, что Англичане за дымомъ не могли видѣть флаговъ.

вдоль оныхъ причинила имъ великій вредъ. Положеніе *Дефвлянса* тѣмъ опаснѣе было, что корабль сей подъ пушечными выстрѣлами сталъ на мѣль. Нѣсколько отдѣленныхъ фрегатовъ, нападавшихъ на корабль *Инфедстреттенъ* (R), попали подъ пушки двухъ стоявшихъ къ западу со снятыми верьхами кораблей AA и BB. Кромѣ сихъ еще многія другія Англинскія суда крѣпко были разбиты.

Въ сіе самое время Нельсонъ послалъ подъ бѣлымъ флагомъ судно для переговора; и ровно въ четыре, или въ началѣ пятаго часа, прислано было оборонительной Датской линіи повелѣніе, чтобъ во ожиданіи перемирія прекратить огонь.

Такимъ образомъ въ семъ бою вся Датская линія отъ *Провестенена* (A) до *Гіелперена* (S) была изтреблена или досталась въ руки непріятелямъ, выключая канонерскихъ лодокъ, пловучей батареи, прамовъ *Виборга* и *Ягерсгуса*, **) корветы *Елвенъ* и линейнаго корабля *Зеланда*, которымъ Англичане на другой уже день послѣ сраженія овладѣли.

Но таковаго жребія и должна была ожидать оборонительная Датская линія, есть ли не одержитъ она побѣды. Въ семъ сраженіи меньше, нежели во всякомъ другомъ, можно судить о сопротивленіи по слѣдствію: надлежитъ для сего сдѣлать безпристрастное обоюднымъ силамъ сравненіе.

Во всей оборонительной линіи, отъ *Провестенена* (A) до батареи *Грекронеръ* (DD), считая тутъ же и канонерскія лодки, которыя однако рано оставили мѣсто сраженія, было всѣхъ 662 пушки. Я не считаю батареи *Грекронеръ*

**) Сіи два судна подняты были послѣ изъ воды.

поелику она такъ поздо приняла участіе въ дѣйствіи, что хотя находившіеся на ней люди весьма выставлены и открыты были огню непріятельскому, однакожъ убитъ изъ нихъ только одинъ человѣкъ. На двухъ не имѣвшихъ верьха корабляхъ *Марсѣ* и *Елефантенѣ* не было ни одного убитаго, ниже раненаго; даже и самаго фрегата *Гїельперена* уронъ въ людяхъ весьма былъ не великъ.

Ни съ кораблей расположенныхъ на малой реидѣ, ни съ крѣпостныхъ батарей, ни съ *Мїеголъма*, ниже съ батарей *Квинтуса* и *Алака*, ядры не могли доставать непріятеля: чего ради съ оныхъ и сдѣлано было токмо нѣсколько выстрѣловъ для одной попытки, гдѣ упадетъ ядро. Мартиры ихъ, которыхъ во всѣхъ сихъ мѣстахъ было только десять, наносили Англичанамъ нѣкоторое безпокойство; но всякому извѣстно, скоро ли бомбою можно попасть въ корабль.

Не льзя сказать опредѣлительно, сколько пушекъ было у Англичанъ, потому что сила и число мѣлкихъ судовъ ихъ намъ не со всемъ извѣстны. Естьли вѣрить *Стилевой* росписи (то есть офиціальной вѣдомости, выдаваемой ежемѣсячно во время войны объ Англинскомъ флотѣ), то найдется, что на двенатцати линейныхъ кораблях, составлявшихъ Нельсоново отдѣленіе и участвовавшихъ въ бою было - - - 760 пуш.
На фрегатахъ Дезирѣ и Амазонѣ - - - 78 -
На пяти другихъ фрегатахъ, о коихъ выше сего было упомянуто, полагая примѣрно самое малое число (ибо настоящаго числа не извѣстно) - 120 -
На двухъ брандерахъ - - - - - 28 -

На семи бомбардирскихъ судахъ - - - 66 -

И того - 1052 пуш.

Къ сему надлежитъ присовокупить еще двенатцать или тринатцать малыхъ судовъ, которыхъ имена не извѣстны; а на каждомъ изъ нихъ было, по меньшей мѣрѣ, отъ 12 до 14 орудій. Кромѣ того всякой Англинской линейной корабль и фрегатъ имѣетъ шесть или восемь каронадъ, сверхъ положеннаго на немъ, по рангу его, числа пушекъ. Марширы надлежитъ также поставить въ щетъ. Слѣдовательно можно полагать, что сила Англинскаго отряда, бывшаго въ сраженіи, простиралась отъ 1300 до 1400 орудій, то есть двойное число противъ Датскихъ пушекъ. Я не считаю здѣсь Паркерову часть, потому что нѣкоторые токмо корабли ея палили и то при концѣ сраженія и не много; не считаю также и *Агамемнона* съ другими малыми судами, которыя остановились по восточную сторону банки *Миделъ-грундена*.

Таковое превосходство силъ увеличивалось еще сопровождавшими сію битву слѣдующими обстоятельствами: вѣсна не со всѣмъ еще наставшая и случившіеся не благопріятныя погоды, не позволили кораблямъ, составлявшимъ оборонительную Датскую линію, занять мѣста свои прежде, какъ за нѣсколько дней до прибытія Англичанъ. Въ сіе время, поспѣшая приготовленіемъ, люди на корабляхъ должны были выносить тяжкія работы, и даже самые краткіе, остающіеся отъ оныхъ, шабашные часы, надлежало еще употреблять на обученіе новонабранныхъ рекрутъ. Такимъ образомъ главная часть корабельныхъ слу-

жителей была въ крайнемъ изнуреніи, когда сдѣланъ былъ сигналъ о приближеніи Англинскаго флота. Въ послѣдующіе потомъ дни, на виду у непріятеля, ожидая ежечасно нападенія отъ онаго, не удобно также было имѣть имъ отдохновеніе. Единъ токмо удивительный отечественный духъ могъ подкрѣплять силы ихъ на преодоленіе толико удручающихъ и безпрерывныхъ трудовъ: большая часть служителей такъ были новы и не искусны въ дѣлѣ своемъ, по не достатку опыта, что начальники сами принуждены были выдумывать разные способы для ихъ наставленія и вмѣстѣ съ ними производить и показывать имъ самыя мѣлочныя работы. И такъ ежели мы разсудимъ о преимуществѣ, какое должны имѣть люди опытные, привычные къ трудамъ, обученые десяти-лѣтнею войною, надъ сими изнуренными людьми, которые, выключая малое число старыхъ служителей, состояли изъ деревенскихъ поселянъ, изъ рыбаковъ, изъ работниковъ, за нѣсколько дней предъ сраженіемъ едва знавшихъ, что такое пушка; то безъ сомнѣнія должны будемъ согласиться, что трудно было имъ противустоять непріятелю, которой безпрепятственно могъ располагать свою атаку, и начать ее во всякое время, когда захочетъ. Къ тому жъ надлежитъ примѣтить, что флотъ подъ парусами имѣетъ способность, какъ и въ семъ сраженіи не однократно случилось, соединенными силами нападать на одну часть оборонительной линіи, и когда разобьетъ оную, тогда съ вящшимъ еще преимуществомъ нападаетъ на другую, лишившуюся уже успѣхами сего движенія подпоры отъ первой. Соображая на конецъ и совокупляя вмѣстѣ всѣ сіи обстоятельства, всякъ ясно увидѣть можетъ, что

слѣдствію сего сраженія надлежало быть точно такому, каковымъ оное на самомъ дѣлѣ оказалось *).

*) Можетъ быть скажутъ, что Англинскіе корабли прорываясь сквозь зундъ сколько нибудь потерпѣли; но поврежденіе ихъ было такъ мало, что не стоитъ ни какого уваженія. Намъ памятно время Адмирала *Олдама*: тогда крѣпость *Гельсинбургъ* на Шведскомъ берегу существовала еще, и крѣпость *Кроненбургъ* занята была Шведами; однако сей не устрашимый мореплаватель ворвался въ Зундъ, не взирая на перекрѣстную пальбу, производимую съ сихъ обѣихъ крѣпостей. Здѣсь надлежитъ замѣтить, что ширина Зунда есть съ лишкомъ 2300 саженъ, и слѣдовательно батареи, поставленныя на одномъ берегу, не много сдѣлаютъ вреда ескадрѣ, умѣющей пользоваться попутнымъ вѣтромъ. Можетъ быть, что Сѣверныя державы тогда только возмогутъ однѣ владѣть симъ ключемъ Балтійскаго моря (нынѣ узнали, что есть и кромѣ его), когда Шведской берегъ пристойнымъ образомъ укрѣпленъ будетъ, когда ширину пролива разными способами уменшатъ, и когда сверьхъ того во многихъ мѣстахъ поставлены будутъ со снятыми верьхами корабли, дабы препятствовать быстрому непріятельскихъ кораблей ходу и подвергать ихъ соединенному огню всѣхъ сихъ оборонительныхъ средствъ. Мы не знаемъ, могла ли Швеція дѣятельнымъ образомъ соучаствовать въ оборонѣ Датчанъ, вспомоществовать имъ и подкрѣплять ихъ движенія; но то извѣстно, что Шведамъ непозволено было поставить батареи на своемъ собственномъ берегу. Въ прочемъ Швеція безъ всякаго сомнѣнія знаетъ больше свои пользы, нежели бы захотѣла зложелательствовать Датскому народу, и умѣетъ конечно въ полной мѣрѣ цѣнить несправедливость, оказанную ей самой Англичанами. На противное сему мнѣніе надлежитъ взирать вообще, какъ на такое, которое основано на слухахъ, распространяемыхъ иностранцами, или сообщниками ихъ, дабы посѣять вражду между обоими народами, и какъ на пагубное дѣйствіе таковыхъ слуховъ надъ нѣкоторыми особами въ томъ и въ другомъ государствѣ.

Можетъ статься кто нибудь спроситъ: для чего Датская оборонительная линія сдѣлана была неподвижною? или по крайней мѣрѣ для чего не поставили ее такимъ образомъ, чтобъ береговыя батареи могли ей дѣлать вспоможеніе?

Нѣсколько бомбъ упавшихъ въ *Нѣгольмъ* и подлѣ Датскихъ кораблей тамъ стоявшихъ, довольно доказываютъ, что ежели оборонительная линія должна была защищать городъ и *Нѣгольмъ* отъ бомбардированія, то надлежало ее поставить отъ нихъ въ такомъ отдаленіи, въ какомъ оная поставлена была.

Какъ положеніе оборонительной Датской линіи, такъ и сіе особливое обстоятельство, что кромѣ двухъ большихъ кораблей, кои нужны были для дополненія пространства линіи, вся оная состояла изъ старыхъ не способныхъ къ службѣ судовъ, кажется ясно показываютъ, что намѣреніе Датчанъ было такое, чтобъ непріятеля въ случаѣ, когда онъ пожелаетъ бомбардировать городъ, принудить прежде къ сраженію, дабы чрезъ то, по мѣрѣ претерпѣннаго имъ вреда, привесть его въ совершенное или не малое изнеможеніе къ исполненію своего предпріятія *).

Съ начала трудно было узнать сколько Датчане потеряли людей, потому что служители на корабляхъ ихъ

---

*) Копенгагенской портъ состоитъ подъ защитою *Кристіангаванскаго* болверка, которой окружаетъ знатную часть города. Оконечность сего укрѣпленія, извѣстная подъ именемъ *Квинтуса*, особливо оборонена сильными къ морю батареями. Сверьхъ сего портъ сей защищается еще батареями на островѣ *Нѣгольмѣ*, гдѣ стоитъ весь флотъ; также другими батареями на островѣ

набраны были не обыкновеннымъ порядкомъ изъ разныхъ мѣстъ; притомъ же многіе изъ корабельныхъ списковъ, иные пропали, а другіе достались въ руки непріятелямъ; однако не давно, по офиціальнымъ Адмиралтейскимъ репортамъ открылось, что число убитыхъ и раненыхъ было слѣдующее:

1е. Убитыхъ: Офицеровъ - -	10	
Матросовъ, солдатъ и разнаго званія людей - - - - -	315	всѣхъ 370
Волонтеровъ - - - - -	45	
2е. Умершихъ отъ ранъ со времени сраженія по Іюль мѣсяцъ:		
Матросовъ, солдатъ и разнаго званія людей - - - - -	81	всѣхъ 104
Волонтеровъ - - - - -	23	
3е. Раненыхъ: Офицеровъ - - -	3	
Матросовъ и солдатъ - - -	410	всѣхъ 546
Волонтеровъ - - - - -	113	
Всѣхъ убитыхъ, отъ ранъ умершихъ и раненыхъ		1020
Число плѣнныхъ Датчанъ простирается за -		1700 *)

Трекронерѣ, которой воздвигнутъ искуствомъ рукъ человѣческихъ на мѣли, при входѣ на реидъ; и кромѣ сего обороняется еще крѣпостію *Фридриксгавенъ*. Не нужно упоминать, что вся оборонительная линія, расположенная какъ выше сказано, составлена была токмо на время, на случай нападенія, равно какъ и батарея на островѣ Амакѣ.

*) Датчанъ не похваляютъ за то, что они съ лишкомъ много людей на корабляхъ своихъ имѣли, и сіе обвиненіе тѣмъ справедливѣе кажется, что они, по своему положенію могли бы во все время сраженія получать свѣжихъ людей съ берегу; примѣчаютъ притомъ, что Англичанъ на корабляхъ своихъ имѣли гораздо меньше

Корабли, взятые Англичанами, были въ толь худомъ состояніи, что иные изъ нихъ потонули, а другихъ принуждены они были зжечь, выключая *Голштиніи*, которую Нельсонъ сдѣлалъ гошпитальнымъ кораблемъ, для отсылки на немъ раненыхъ своихъ въ Англію.

По рапорту Нельсона, число убитыхъ и раненыхъ Англичанъ простирается отъ 900 до 1000. Въ прочемъ изъ росписанія его видно, что Англичане потеряли болѣе Офицеровъ нежели Датчане. *).

народа, полагая за правило, что гдѣ меньше людей, тутъ и убитыхъ меньше. Однако должно вспомнить, что обстоятельства не позволяли Датчанамъ посадить на корабли свои достаточнаго числа обученныхъ матросовъ, потому что у нихъ было оныхъ весьма не много; и слѣдовательно, естьли возлагаемая на нихъ хула покажется основанною на справедливости, то и сего также во все опровергнуть не можно, что они искали избыткомъ народа замѣнить недостатокъ въ искуствѣ и опытности. 1700 человѣкъ плѣнныхъ есть конечно такое число, которое при первомъ взглядѣ покажется велико; но надлежитъ притомъ разсудить, что число убитыхъ и раненныхъ простирается до 1020, и какъ всѣ почти корабли Датскіе взяты Англичанами, то оба сіи числа составляютъ почти полное число людей, защищавшихъ правое крыло оборонительной линіи. И такъ сіе количество плѣнныхъ не опорачиваетъ основательнаго мнѣнія о храбрости Датчанъ, и неотнимаетъ отъ начальниковъ чести хорошихъ распоряженій и благоразумныхъ мѣръ, принятыхъ ими въ семъ обстоятельствѣ.

*) Въ разсужденіи убитыхъ и раненыхъ Англичанъ, по спискамъ Адмирала Паркера, число ихъ нынѣ въ публичныхъ вѣдомостяхъ показано 2659 человѣкъ. Ежели сія немаловажная разница основана на истиннѣ, то она, уповательно, происходитъ отъ того, что Вице-Адмиралъ Нельсонъ сдѣлалъ щетъ свой съ однихъ своихъ служительскихъ списковъ, не внесся въ него людей, присланныхъ

Они принуждены были отослать домой корабли свои *Монарха* и *Изиса*. Въ протчемъ всѣ тѣ корабли, кои едва могли держаться на водѣ, взяли они съ собою въ Бальтійское морѣ. Сіе доказывается примѣромъ одного линейнаго корабля *) бывшаго въ такомъ худомъ состояніи, что хотя мачты его весьма хорошо укрѣплены были шкалами, однакожъ не смѣли на нихъ имѣть соразмѣрныя имъ стеньги, которыя такъ были коротки, что не могли иначе носить марселей, какъ со взятыми рифами.

на корабли его на канунѣ, а можетъ быть и въ самое сраженіе, отъ главнокомандующаго, также съ корабля *Агаменона* и съ другихъ; а Паркеръ конечно включилъ ихъ въ общій списокъ, ибо при концѣ сраженія и самая Паркерова часть приняла нѣкоторое участіе въ дѣйствіи. При томъ достойно примѣчанія, что Англичане, въ рапортахъ своихъ, въ число раненыхъ солдатъ и матросовъ полагаютъ только тѣхъ, которые получили тяжелыя раны, какъ то изувѣченныхъ и тому подобныхъ; а что касается до Офицеровъ, то упоминаютъ они и о самыхъ легчайшихъ ранахъ ихъ. Такимъ же образомъ поступаютъ они и съ средними чинами, какіе напримѣръ у нихъ именуются mates Clerk и другіе. На противъ того у Датчанъ сего различія нѣтъ. Сіе примѣчаніе можетъ служить къ исполкованію великой разности, являющейся въ щетъ раненыхъ Офицеровъ Датскихъ и Англинскихъ. Наконецъ замѣтить должно, что въ теченіи перваго часа или получаса, когда началось сраженіе, ядра Англинскія почти всѣ летали выше головъ Датчанъ, бывшихъ на безверхихъ корабляхъ, или паче батареяхъ; на противъ того Датчане стрѣляли мѣтко.

*) Оный есть корабль *Арденть*, который такъ разбитъ былъ, что когда Англинскій флотъ стоялъ предъ Ростокомъ, то всѣ люди ходили смотрѣть на великое число ядеръ, кои оставались еще въ его корпусѣ. Нынѣ какъ съ него, такъ и съ Глоттона, сняты верхи, и сдѣланы изъ нихъ пловучія батареи на рѣкѣ Темзѣ.

Подробное объясненіе приложеннаго при семъ чертежа съ краткимъ повтореніемъ описанныхъ выше сего дѣйствій.

Оборонительная Датская линія:

A. кор. Провестененъ.
B. —— Вагріенъ.
C. пр. Рендсборгъ.
D. —— Ниборгъ.
E. кор. Ютландъ.
F. пр. Свердфинскенъ.
G. фр. Кронборгъ.
H. пр. Гайенъ.
I. корв. Ельвенъ.
K. кор. Данненброгъ.
L. пр. Агерсгусъ.
M. Пловучая батарея.
N. кор. Зеландъ.
O. —— Шарлотта Амалія.
P. пр. Сегестененъ.
Q. кор. Голштинія.
R. —— Инфедстретенъ.
S. фр. Гіельперенъ.
DD. Батарея Трекронеръ.
AA. кор. Марсъ.
BB. —— Элефантенъ.
CC, CC. Одиннадцать канонерскихъ лодокъ.

Билева эскадра стоявшая на маломъ рейдѣ въ готовности вступить подъ паруса.

T. фр. Ирисъ.
W. кор. Трекронеръ.
U. — Даннемаркъ.
V. бриг. Нидельвенъ.
Z. —. Сарпенъ.

Англинскій флотъ въ томъ положеніи, какъ оный былъ при концѣ битвы.

1. Бриганшинъ
2. Фрегатъ Дезире } оба они палили въ Провестенена.
3. кор. Полифемъ.
4. — Руссель
5. — Беллона } стоящіе на мѣли.
6. — Изисъ.
7. — Арденшъ.
8. — Едгаръ.
9. — Глоттонъ.
10. — Элефантъ.
11. — Гангесъ.
12. — Монархъ.
13. — Дефьянсъ.
14. фр. Амазонъ.
15. Подъ симъ числомъ означены всѣ остальныя бывшія въ дѣйствіи съ Нельсономъ суда, какъ то, фрегаты, бриганшины и катеры.
16. Тѣжъ самыя суда, но здѣсь показано особливое дѣйствіе ихъ, когда онѣ съ фрегатомъ Амазономъ, подъ начальствомъ Капитана Ріу, соединясь вмѣстѣ сбиваютъ сѣверные Датской линіи корабли.

17. кор. Агамемнонъ
18. Нѣсколько бригантиновъ } которые не могши обойти Мидельгрундена, оставались позади сей банки.

19. Одинъ бригантинъ и два люгера, поставленные въ Голландскомъ фарватерѣ при оконечностяхъ банокъ для означенія оныхъ, когда Нельсоново отдѣленіе проходило по сему фарватеру.
20. Паркерова часть.
21. Семь бомбардирскихъ судовъ.

a. Мѣсто, гдѣ корабль Дефьянсъ стоялъ на мели.
b. Мѣсто, на которомъ прамъ Рендсборгъ, по перебитіи у него канатовъ, остановился.

VI.

Похвальное слово Французскому морскому Генералъ-Порутчику *) Дерене

Дюгей-Труину **).

Изъ всѣхъ великихъ зрѣлищъ, разумомъ человѣческимъ представленныхъ свѣту, нѣтъ можетъ быть ни единаго удивительнѣе мореплаванія. Слабое и смертное, едва пресмыкающееся по землѣ существо, отважилось воздвигнуть быстроплавающія по пространствамъ водъ зданія, порабошить незнаемую и ужасную стихію, предписать законы вѣтрамъ и прелетать въ отдаленнѣйшіе предѣлы міра, въ страны совсѣмъ для него чуждыя.

---

*) Генералъ-Порутчикъ (lieutenant général des Armées Navales) во Французскомъ флотѣ былъ чинъ между Контръ-Адмираломъ (Chef d'Escadre) и Вице-Адмираломъ (Vice-Amiral).

**) Можетъ статься нѣкоторые изъ читателей по прочтеніи сихъ первыхъ строкъ помыслятъ, что похвальное слово Французскому морскому Генералу не есть сочиненіе, приличное для помѣщенія въ книгѣ сего рода, которую однѣ токмо прямо до мореходства касающіеся и къ наставленію мореплавателей служащія описанія наполнять долженствуютъ. На сіе отвѣтствуемъ мы, что слово сіе, сочиненное однимъ изъ краснорѣчивѣйшихъ писателей Французскихъ, господиномъ Томасомъ, заключаетъ въ себѣ множество новыхъ и величественныхъ о мореплаваніи

Но такова есть участь наша. Человѣческій разумъ колико великъ, толико же и развращенъ; дарованіе сопровождаемое злодѣяніемъ, внушаетъ удивленіе съ ужасомъ. Люди изо всего сдѣлали злоупотребленіе: изъ произрастѣній извлекли отраву, желѣзо превратили въ смертоносное орудіе; изкопали злато, дабы онымъ подкупать злодѣйство; изобрѣли художества, дабы умножить способы къ изтребленію самихъ себя; но болѣе всего употребили они во зло науку мореплаванія. Пучины покрылись воинами, море сдѣлалось полемъ кровопролитія, вѣтры понесли смерть. Ярость наша перешла въ новый свѣтъ: подъ видомъ просвѣщенія Америки убили мы въ ней болѣе тридцати миліоновъ людей, рана жесточайшая роду человѣческому, которую шаръ земной до послѣдняго обращенія вѣковъ чувствовать не престанетъ.

Можетъ быть (а) должно намъ сожалѣть о временахъ щастливаго невѣжества, когда праотцы наши меньше насъ

понятій, воинскіе морскіе подвиги изображены въ немъ живою и смѣлою кистію, морское искуство и должности военачальниковъ описаны пламеннымм чертами, вкореняющимися въ разумъ. Таковыя творенія не могутъ быть безполезны. Учебныя книги наставляютъ юнаго мореплавателя въ его искуствѣ; но сіи воспламеняютъ духъ его и производятъ въ немъ охоту къ подражанію. Впрочемъ слово сіе прислано въ Комитетъ Мичманомъ Сипягинымъ. Онъ перевелъ его столь изрядно, что оное съ нѣкоторыми не весьма многими въ слогѣ поправленіями здѣсь издается.

(а) Трудно рѣшить больше ли мореплаваніе полезно было роду человѣческому, нежели гибельно. Съ одной стороны сказать можно, что оно служило къ совокупленію разныхъ частей вселенной. Земноводный шаръ сей, раздѣленный на сто различныхъ міровъ, составляетъ нынѣ единъ общій міръ; народы со-

великіе, но меньше и порочные, безъ просвѣщенія, но и безъ угрызеній совѣсти, провождали жизнь бѣдно и добродѣтельно, умирая на поле, которое было свидѣтелемъ ихъ рожденія. Но тщетно есть желаніе убѣждать человѣка отрещися отъ силъ для него пагубныхъ: паче всего страшится онъ слабости своей. Мореплаваніе учинилось для благоустроенныхъ народовъ бичь необходимо нужный, столь же полезный для Государствъ (b), колико гибельный для человѣческаго рода.

общили одинъ другому просвѣщенія свои; познаніе земли и небесъ приведено въ совершенство; сокровищи, разсѣянныя природою, соединены торговлею. Но колико же и нещастій произошло отъ сихъ самыхъ благъ! Народы, сообщая одинъ другому познанія свои, сообщили купно и пороки. Торговля, умножая богатства, умножила нужды, возродила роскошь и испортила нравы. Наконецъ море содѣлалось одною изъ величайшихъ причинъ сего уменшенія рода человѣческаго, примѣчаемаго мудрецами. Колико людей поглощено кораблекрушеніями отъ начала вѣковъ! колико заразъ и жестокихъ болѣзней, заключенныхъ природою въ нѣкоторыхъ странахъ, разсѣялись по всему земному кругу! колико земель разворено разбойниками, коимъ бы море служило преградою! обширнѣйшая часть свѣта, Америка, почти совсѣмъ опустошена; напослѣдокъ сраженія морскія толико смертоносныя и ужасныя, а особливо между нынѣшними народами: все сіе вопіетъ противъ мореплаванія и принуждаетъ взирать на оное, какъ на величайшее зло, изтребляющее родъ человѣческій.

(b) Невозмомно сомнѣваться, чтобъ въ политической Системѣ мореплаваніе не было благо. Мы видимъ въ бытописаніяхъ, что всѣ народы, упражнявшіеся въ мореходствѣ, были велики. Тиръ, содѣлавшійся владыкою морей, обогатился сокровищами свѣта и населилъ его своими переведенцами. Аѳины преимуществовали надъ сею державною Республикою, которую составляла Грѣція. Карѳагенъ мнилъ обладать вселенною. Римъ раз-

Ты, Франція, видѣла море стенящее подъ бременемъ кораблей твоихъ; вселенная не забыла славныхъ мужей, учинившихъ тебя побѣдоносною на сей стихіи. Давно уже слава разгласила въ Европѣ имя Дюгей-Труина. Отечество его должно ему быть благодарно, поелику онъ ополчался за него мщеніемъ.

Въ Аѳинахъ славнѣйшіе Риторы прославляли побѣдителей Саламинскихъ и Маратонскихъ; они имѣли слушателями Сократовъ и Перикловъ. Я не одаренъ таковыми дарованіями, однако предстою судіямъ толико же мудрымъ;

пространилъ свои завоеванія, когда началъ вооружать флоты. Венеція вышедшая изъ болотныхъ лужъ, могуществомъ своимъ привела въ трепетъ Востокъ и рукодѣліями своими обогатила Западъ. Гишпанія почти надъ всѣми Самодержавствовала въ то время, когда флоты ея открывали новый свѣтъ. Англія изъ недръ каменныхъ горъ своихъ, и посреди бурнаго ея правленія, часто преклоняла на свою сторону вѣсы Европы. Голландія, претерпѣвающая бѣдность и рабство, пріобрѣла кораблями своими величіе и богатство; флаги ея были знаменіемъ ея вольности. Турція, находилась на высочайшей степени славы и могущества, когда Драгутъ и Барберусъ предводительствовали многочисленными флотами Солимана. Естьли мы обратимъ взоры на Францію, то увидимъ мореходство ея при первомъ поколѣніи Королей нашихъ мало извѣстнымъ; оживотворяющимся при Карлѣ Великомъ и отвращающимъ сѣверныя нашествія; пренебрегаемымъ при его наслѣдникахъ, всѣмъ пренебрегавшихъ; возставленнымъ при Филиппѣ I, и носящимъ побѣдителей въ Азію; возвышающимся тихими успѣхами до Франциска I; упадшимъ вторично во времена бѣдственныхъ междоусобій; просіявающимъ паки при Лудовикѣ XIII, когда имѣло оно Ришелье; удивляющимъ и приводящимъ въ трепетъ Европу при Лудовикѣ XIV, будучи всегда сопрягаемо съ важными произшествіями и производимо великими умами.

но истинна сама собою удивительна: въ предлогѣ толь великомъ простое изложеніе подвиговъ есть уже краснорѣчіе.

Я съ начала представлю Дюгей-Труина простымъ морскимъ воиномъ, дѣлающимъ первые опыты мореплаванія и обучающимся военному искуству на судахъ, вооружаемыхъ частными людьми или обществами по дозволенію отъ правительствъ; потомъ изображу его служащаго во Французскомъ Королевскомъ флотѣ и употребляемаго въ величайшихъ предпріятіяхъ.

Дѣло, о которомъ я начинаю слово, предвѣщаетъ мнѣ, что привлеку вниманіе согражданъ моихъ: ибо съ какимъ равнодушіемъ ни смотритъ вѣкъ нашъ на умы честь ему приносящіе, однако по малой мѣрѣ отдаетъ справедливость тѣмъ, коихъ уже нѣтъ на свѣтѣ.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

Что такое есть мореходецъ (c)? Человѣкъ, который пребывая на бурной стихіи, гдѣ предстоитъ ему непріятель, долженъ согласовать съ собою всю природу; знать всѣ качества корабля своего; единымъ взоромъ проусмотрять всѣ оныхъ части; съ тою же властію и расторопностію повелѣвать имъ, съ какою душа повелѣваетъ

(c) Побѣды мореплавателя зависятъ отъ трехъ вещей, отъ корабля его, отъ вѣтровъ и моря. Во первыхъ необходимо нужно ему знать качествы кораблей своихъ, прочность, соразмѣрность, скорость или медлительность ихъ; ибо по симъ знаніямъ располагаетъ онъ главную часть дѣйствій своихъ, когда нападаетъ, или защищается, или сражается, или отступаетъ. Во вторыхъ вѣтры должны ему также быть извѣстны; они съ

тѣломъ, отличать точное направленіе вѣтровъ отъ кажущагося; убавлять или прибавлять по произволу ихъ напряженія; производить единою силою противныя между собою

начала установлены отъ природы быть благотворителями свѣта, очищать воздухъ приводя оный въ движеніе, наносить или разгонять дождевыя тучи, разсѣявать сѣмена былій по лицу земли, укрѣплять всякое растѣніе полезными для него потрясеніями и способствовать къ заведенію торговли между всѣми обитающими на земномъ шарѣ народами. Но съ того времени, какъ ярость человѣческая сдѣлала изъ нихъ иное употребленіе, почти всегда управляютъ они успѣхами морскихъ сраженій. И потому должно знать ихъ, дабы уничтожать ихъ препятствія, пользоваться ихъ преимуществами, заимствовать отъ нихъ помощь, когда они благопріятствуютъ, и принуждать ихъ служить себѣ даже и тогда, когда они бываютъ противны.

Море есть третій предмѣтъ, долженствующій обращать на себя вниманіе мореходца: оно имѣетъ волны безпрерывно ударяющія въ корабль, надлежитъ измѣрять ихъ дѣйствіе; оно имѣетъ безпрестанно колеблющуюся поверхность, надлежитъ повиноваться различнымъ ея движеніямъ; оно имѣетъ теченія, надлежитъ умѣть пользоваться ихъ стремленіемъ; оно имѣетъ приливы и отливы, надлежитъ вычислять ихъ время, силу и дѣйствіе.

Наконецъ мореплавателю предстоятъ непріятели: онъ долженъ по заключеніямъ, по препятствіямъ предузнавать, въ какое время корабли ихъ могутъ находиться въ какой высотѣ; естьли онъ стережетъ ихъ, то надлежитъ ему умѣть всѣ проходы для нихъ запереть; естьли гонится за ними, то пресѣкать имъ путь; естьли убѣгаетъ отъ нихъ, то избирать изъ всѣхъ путей тотъ, по которому корабль его съ наибольшею скоростію идти можетъ; естьли же онъ сражается съ ними, то долженствуетъ по движеніямъ ихъ предугадывать ихъ намѣреніе; принудить ихъ, добрымъ корабля своего управленіемъ, къ абордажу, или самому уклониться отъ онаго.

дѣйствія, господствовать надъ колеблющимися волнами, или еще учинять ихъ споспѣшествующими къ одержанію побѣды; сцѣплять непостоянство многоразличныхъ причинъ, отъ совокупленія коихъ происходятъ успѣхи; наконецъ изчислять вѣроятности и пользоваться случаями: таково есть искуство мореходца!

Безсомнѣнія сама природа образуетъ его: она даетъ ему проницательный разумъ, взоръ объемлющій связи вещей, сей духъ твердый и рѣшительный, когда разумъ колеблется, и сію неустрашимость дѣйствующую, когда благоразуміе недоумѣваетъ; но природа начинаетъ токмо, довершаетъ человѣкъ. Надлежитъ къ дарованіямъ присовокупить познанія. Гдѣ пріобрѣтетъ оныя? Посредѣ ли великолѣпія дворовъ? Во сладострастіяхъ ли градскихъ? Въ праздной ли провождаемой въ пристанищахъ жизни? Нѣтъ: онъ долженъ пріобрѣтать ихъ трудами и испытаніемъ морскихъ опасностей. Но опыты сіи не долженствуютъ быть вредоносны отечеству; надлежитъ ему достигать до превосходнаго въ званіи своемъ искуства съ величайшею для самаго себя, съ малѣйшею для государства опасностію. И такъ смѣло могу сказать: что доколѣ торго-

---

Всѣ сіи подробности, столь многоразличныя, столь многосложныя, почерпаются изъ единственныхъ источниковъ, кои суть долговременное ученіе и опытность. Человѣкъ имѣетъ нужду обучаться даже и самымъ простымъ вещамъ. Онъ осужденъ ползать и добираться отъ одной истинны до другой. Что же есть многообразная наука мореплаванія? Единое дерзкое невѣжество льстится успѣть въ ней безъ многотруднаго ученія. Природа даруетъ таланты, власть даетъ шиплы, единымъ ученіемъ пріобрѣтаются знанія.

вое плаваніе по водамъ не будетъ училищемъ воинскаго мореходства, дотолѣ не будемъ мы на моряхъ могущественны. Римъ побѣдивъ свѣтъ, заимствовалъ у всѣхъ народовъ все, что почиталъ полезнымъ. Послѣдуемъ любомудрому его разуму; или естьли души наши толико слабы, что отвергаютъ истинну, показуемую непріятелемъ (d), то да убѣдимся примѣромъ великихъ нашихъ мужей. Изъ недръ купеческаго мореходства произошли Жанъ Бартъ (e),

---

(d) Въ Англіи торговое мореходство есть училище, въ которомъ частные люди жертвуютъ имѣніемъ своимъ, дабы научиться поддерживать нѣкогда общенародное благо. Служеніе въ одномъ изъ сихъ училищъ отверзаетъ путь въ другое. Не рѣдко видимъ мы Лордовъ, посылающихъ дѣтей своихъ мореходствовать на корабляхъ торговыхъ. Сіе, такъ сказать, есть часть общаго воспитанія. Англія величіемъ своимъ обязана, можетъ статься, сему установленію; по малой мѣрѣ происходятъ изъ того знатныя преимущества: торговля въ почтеніи; наука мореплаванія распространяется по всѣмъ частямъ Государства; Королевское мореходство наполняется искусными Офицерами, образующимися среди самаго мира. Но мы съ высокомѣріемъ и предразсудками нашими остаемся въ невѣжествѣ. Адмиралъ Гауке сказалъ одному Французскому Офицеру: „Доколѣ не престанете вы почи„тать стыдомъ служить на торговыхъ корабляхъ, до тѣхъ поръ „мореплаваніе ваше не будетъ никогда въ цвѣтущемъ состояніи. „Я не рожденъ быть матросомъ, примолвилъ онъ, но дабы по„знать всѣ ихъ работы, былъ онымъ„. Да научатъ насъ хотя непріятели наши. Разсужденія сіи не слѣпое пристрастіе или удивленіе, ниже склонность къ охужденію внушила; оныя суть гласъ разсудка и истинны.

(e) Достойно замѣтить, что большая часть знаменитыхъ Французскихъ мореходцевъ возникли изъ купеческаго мореплаванія.

Жанъ Бартъ, рожденный въ Дункеркѣ и одаренный не обыкновеннымъ мужествомъ и чрезвычайными тѣлесными силами, изъ

Турвилль и Шевалье Пауль; оно же дало намъ Дюгей-Труина.

Природа, предопредѣлившая его къ великимъ дѣяніямъ, судила ему, къ вящшему щастію, родиться не отъ именитаго рода. Прямое благородство состоитъ въ служеніи государству; кровь ліющаяся за отечество всегда благородна.

простаго рыбака сдѣлался начальникомъ эскадры: онъ производилъ величайшія дѣла, поелику не причастенъ былъ никакому страху: умеръ въ 1702 году.

Графъ де Турвилль началъ служить на вооруженномъ противъ Алжирцовъ суднѣ. Въ 1661 году имѣлъ онъ жестокое сраженіе съ Турецкими Корсарами, продолжалъ быть въ той же службѣ по 1667 годъ, въ которомъ Король принялъ его во флотъ свой и пожаловалъ корабельнымъ Капитаномъ. Въ 1677 году произведенъ онъ Шефомъ эскадры; въ 1681 Генералъ-Порутчикомъ; въ 1690 Вице-Адмираломъ и Генераломъ Королевскихъ морскихъ силъ; въ 1693 Маршаломъ Франціи, а въ 1701 Маія 27 дня умеръ на 59мъ году отъ рожденія своего. Долгое время сражался онъ подъ начальствомъ Дюкесна, и достоинъ былъ заступить мѣсто сего знаменитаго мужа. Гогская битва хотя проиграна, однако умножила славу его.

Командоръ Пауль долгое время воевалъ въ званіи Армапора. Наконецъ вступилъ въ Королевской флотъ, и въ 1663 году Лудовикъ XIV поручилъ ему эскадру, состоящую изъ шести кораблей, посланныхъ противъ Алжирскихъ и Тунизскихъ разбойниковъ. Въ сей экспедиціи показалъ онъ много искуства, храбрости и расторопности, приводя побѣдами своими въ трепетъ всѣ берега Барваріи.

При концѣ царствованія Лудовика XIV былъ еще во Франціи Армапоръ, рожденный съ величайшими способностями къ мореплаванію, столь же мужественный колико искусный, по имени *Кассартъ*. Онъ долгое время извѣстенъ былъ по многому числу судовъ взятыхъ имъ въ призъ съ великимъ богатствомъ. Въ 1712

Примѣтимъ (f) къ чести Брешаніи, что область сія даровала ему жизнь, и къ славѣ торговли, что онъ родился въ недрахъ сего ремесла, гордостію презираемаго, но содѣлывающаго великимъ государство.

году, повелѣвая эскадрою, изъ шести военныхъ кораблей и двухъ фрегатовъ состоящею, раззорилъ онъ въ одинъ походъ многія селенія Португальскія, Голландскія и Англинскія. Но имѣлъ пороки сопряженные иногда съ мужествомъ, суровой нравъ и жестокосердую душу. Онъ оскорбилъ дворъ, и дворъ предалъ его забвенію. Нѣкогда Дюгей-Труинъ находился въ Версаліи въ передней Королевской комнатѣ, гдѣ, разговаривая съ вельможами, усмотрѣлъ стоящаго уединенно въ углу по наружности бѣднаго человѣка; то былъ Кассартъ. Дюгей-Труинъ оставляетъ окружающую его толпу знатныхъ господъ и подошедъ къ нему бесѣдуетъ съ нимъ болѣе получаса: удивленные Вельможи по возвращеніи его вопрошаютъ, съ кѣмъ онъ разговаривалъ. Какъ, восклицаетъ Дюгей-Труинъ, съ кѣмъ! Съ величайшимъ нынѣшняго времени мореплавателемъ Французскимъ. Сей человѣкъ по всей вѣроятности могъ бы оказать великія услуги государству, естьли бы употребленъ былъ въ должность; но онъ примѣромъ своимъ доказалъ токмо, сколько дворъ долженъ опасаться попирать ногами достоинство, и какъ надлежитъ осторожно поступать съ дворомъ, поелику частію отъ него зависитъ слава и честь воиновъ. По крайней мѣрѣ мы имѣемъ удовольствіе, отдавая памяти его справедливость, которой не могъ онъ получить при жизни своей, сказать Франціи, что число великихъ людей ея могло бы еще однимъ быть умножено.

(f) Рене Дюгей-Труинъ родился въ городѣ Сентъ-Мало 10 Іюня 1673 года отъ купеческой фамиліи. Отецъ его начальствовалъ тамъ надъ судами вооружаемыми иногда военною рукою для обороны, а иногда просто для торговли: онъ пріобрѣлъ имя искуснаго и храбраго мореходца.

Дюгей-Труинъ имѣлъ трехъ братьевъ. Старшій называемый Труинъ де ла Барбинъ, былъ человѣкъ трудолюбивый и съ позна-

Франція, бывшая тогда въ полной силѣ своей, воевала противъ Европы. Среди не устройствъ свѣта родился Дюгей-Труинъ. Въ самый годъ его рожденія три морскія сраженія обагрили кровію моря (g). Съ самыхъ юныхъ лѣтъ при воззрѣніи на корабли чувствовалъ онъ сіе біеніе сердца и сіе воспламененіе духа, кои суть предвѣстники великихъ дарованій: уже душа его порывалась летѣть въ моря. Но Нимегскій мирный договоръ обезоружилъ народы. Вскорѣ новая буря воздымается внутри Англіи. Государь, подъ слабымъ сложеніемъ тѣла и хладною наружностію, скрывающій весь огнь и рвеніе честолюбивой души, суровый во нравахъ, глубокомысленный въ дѣлахъ государственныхъ, упорный въ намѣреніяхъ, воинъ толико же искусный колико и нещастный, господственно и смѣло грядущій по пупямъ добродѣтелей или пороковъ, Вильгельмъ, умѣлъ употребить въ пользу своего величія безпокойную гордость народа судящаго Королей своихъ.

ніями. Онъ исправлялъ должность Французскаго Консула въ Гишпанскомъ городѣ Малги; потомъ во весь остатокъ жизни своей занимался вспомоществованіемъ брату своему во всѣхъ его вооруженіяхъ и предпріятіяхъ. Другіе два младшіе брата, служа въ морской службѣ, скончали жизнь свою въ похвальныхъ за отечество подвигахъ.

(g) Въ 1673 году, когда родился Дюгей-Труинъ, Лудовикъ XIV воевалъ съ Германіею, Голландіею и Гишпаніею. Въ сей годъ три морскіе сраженія послѣдовали одно за другимъ, а именно 7, 14 и 21 Іюня, между Голландскимъ съ одной стороны флотомъ, и между Французскимъ и Англинскимъ съ другой. Лондонской дворъ оказывалъ въ сіе время дружелюбіе Версальскому. Вскорѣ все долженствовало перемѣниться и Франція узрѣла рожденіе того, кому предопредѣлено было нанесть толикое зло Англіи.

Преступленіе единаго человѣка погружаетъ въ нещастіе весь свѣтъ (h). Лудовикъ XIV, не взиравшій никогда

(h) Въ 1680, 81 и 82 годахъ мореплаваніе возвысилось на такую степень величія, до какой сами Французы не смѣли никогда надѣяться достигнуть. Лудовикъ XIV, одушевляя всѣ части правленія великостію духа своего, предположилъ намѣреніе содѣлать Францію владычествующею на моряхъ. Колбертъ достоинъ былъ таковое предпріятіе произвесть въ дѣйство. Подвижность Министра способствовала высокимъ замысламъ Монарха. Въ скоромъ времени Тулонская пристань на Средиземномъ морѣ, и Брестская на Океанѣ, безчисленнымъ иждивеніемъ приведены въ изящность. Труды рукъ человѣческихъ преодолѣли природу въ Рошефортѣ. Дункеркъ и Гавръ де Грасъ наполнились кораблями. Ренодъ, человѣкъ съ превосходными дарованіями, но который безъ Колберта можетъ быть никогда бы извѣстенъ не былъ, изобрѣлъ къ строенію кораблей порядокъ правильнѣйшей и легчайшей. Ему же одолжены мы изобрѣтеніемъ бомбардирскихъ судовъ; естьли токмо таковое изобрѣтеніе есть услуга роду человѣческому. Тогда же учреждены Гардемаринскіе училищи въ портахъ. Множество гражданъ, праздностію своею безполезныхъ государству, или еще опасныхъ дѣяніями своими, или тягостнымъ областямъ, немогущимъ прокормить ихъ, взяты были въ службу, и составили шесдесятъ тысячь матросовъ. Появился уставъ морской: основанные на правосудіи законы покорили многочисленный и грубый народъ сей благочинію; законы нужные на морѣ, гдѣ общежитіе меньше чиститъ нравы, и гдѣ угрюмость стихіи сообщается душамъ человѣческимъ. Франція имѣла тогда болѣе ста линейныхъ кораблей, изъ коихъ многіе были стопушечные. Детре, Дюкеснъ, Турвилль, Шато-Ренодъ, Жанъ Бартъ и Форбинъ, распространяли повсюду славу Французскаго мореходства. Дюгей-Труинъ началъ возвышаться. Англичане и Голландцы дотолѣ господствовавшіе на морѣ, побѣждены были во многихъ главныхъ сраженіяхъ. Корабли непріятельскіе скрывались повсюду отъ флотовъ Лудовика XIV. Извѣстно, что Французскія морскія силы сохраняли сіе превосходство до самой Гогской битвы.

на опасность тамъ, гдѣ усматривалъ славу, пріобыкшій давать убѣжище Королямъ, ополчается паки для возведенія на престолъ Якова II. Между тѣмъ какъ Буфлеръ и Вобанъ потрясаютъ Германію, какъ Люксембургъ шествуетъ по стопамъ Кондея во Фландріи, какъ Катинатъ въ Италіи являетъ душу героя и мудреца, тогда флоты Лудовика покрываютъ моря. О! дни нашего величія!

Души подданныхъ нечувствительно возносятся до высоты душъ обладателей земныхъ; весь народъ способенъ къ великимъ дѣяніямъ при владѣніи великаго Монарха. Изъ всѣхъ приморскихъ областей Французскихъ отправляются корабли, которые подъ общимъ флагомъ отечества соединяютъ войну съ торговлею. На вооруженномъ семействомъ Дюгей-Труина фрегатѣ начинаетъ онъ свое поприще (i). Колико фрегатъ сей страшенъ и какую несетъ судьбу! Непріятельскіе народы, трепещите. Онъ начинаетъ подобно Тюреню; и дабы нѣкогда повелѣвать, научается повиноваться.

(i) Дюгей-Труинъ пошелъ первой разъ въ море въ 1689 году. Онъ получилъ отъ семейства своего позволеніе идти Волонтеромъ на осмнатцати-пушечномъ фрегатѣ. Можно сказать, что природа хотѣла его испытать. Онъ во время похода сего безпрестанно былъ убиваемъ погодою; ужасная буря едва не подвергла ихъ кораблекрушенію; вскорѣ послѣ того былъ онъ свидѣтелемъ кроваваго абордажа; одинъ изъ его сотоварищей, стоявшій подлѣ него, хотѣлъ вскочить на непріятельскій корабль, но упалъ между обѣими судами, кои въ тотъ самый мигъ сдвинувшись между собою раздавили сего нещастнаго: часть мозгу его брызнула на одежду Дюгей-Труина. Въ тожъ самое время непріятельской корабль взорвало. Сіи ужасныя зрѣлища были первыя представившіеся на море очамъ Дюгей-Труина.

Естьли врожденное человѣку отъ природы мужество гдѣ либо оказываться можетъ, то сіе въ сраженіяхъ на море происходящихъ. По истиннѣ и сухопутныя битвы представляютъ ужасное зрѣлище; но по крайнѣй мѣрѣ земля, попираемая ратующими воинами, не угрожаетъ разступиться подъ ихъ стопами; воздухъ, окружающій ихъ, не вооружается на нихъ враждою и не препятствуетъ ихъ движеніямъ: вездѣ отверсты имъ пути къ спасенію отъ погибели. Въ морскихъ сраженіяхъ, сами стихіи, источники жизни, становятся смертодавцами. Вода представляетъ бездну, которой вѣчно колеблющаяся поверхность готова всегда разтворить свои хляби; воздухъ, возмущаемый вѣтрами, производитъ бури, уничтожаетъ всѣ предосторожности человѣческія, и насильственнымъ образомъ несетъ его въ челюсти смерти; огонь, грозные свои удары быстроносящій по водамъ, раздробляетъ корабли, и присоединяетъ ужасъ потопа къ ужасу пожара. Земля, въ отдаленіи, не даетъ убѣжища; въ близи, устрашаетъ опасностію камней, часто при берегахъ ея потаенно лежащихъ. Человѣкъ на кораблѣ уединенъ, отдаленъ отъ всего свѣта, заключенъ въ тѣсную темницу, изъ коей не можетъ выдти, между тѣмъ какъ смерть со всѣхъ сторонъ вступаетъ въ оную. Но посреди сихъ ужасовъ встрѣчаетъ онъ еще нѣчто ужаснѣйшее, человѣка себѣ подобнаго, который, съ оружіемъ въ рукахъ и совокупляя искуство съ звѣрствомъ, приближается къ нему, наступаетъ на него, борется съ нимъ въ семъ пространномъ гробѣ, и соединяетъ кровожаждущее свирѣпство свое съ яростію воды, вѣтровъ и огня.

Дюгей-Труинъ получилъ въ удѣлъ сію не устрашимость души, взирающую на опасность, какъ будто бы ея не было, и пренебрегающую ее, какъ будто бы оную не видала. Мужество его подкрѣплялось еще нѣкіимъ воинскимъ любомудрованіемъ: онъ вѣрилъ предопредѣленію, то есть не преложному событію приключеній; мнѣніе опасное для мудреца, тягостное для мирнаго гражданина, но благопріятствующее воину: таковое мнѣніе имѣли завоеватели Арабскіе, такожъ Карлъ XII и Петръ Великій. Неустрашимость, внушаемая сею мыслію, была первымъ свойствомъ блистающимъ въ Дюгей-Труинѣ. Разумъ оказываетъ успѣхи постепенно; храбрость не имѣетъ степеней: она вдругъ является во всей своей силѣ.

Пятнатцать непріятельскихъ кораблей, распустя Англинской флагъ, идутъ неся съ собою страхъ. Капитанъ фрегата, на коемъ, находился Дюгей-Труинъ предается ужасу, которой по справедливости могъ онъ прикрывать именемъ благоразумія. Онъ предпринимаетъ бѣгство, Дюгей-Труинъ гнушается онымъ, и воспріемлетъ тотъ верьхъ, какой великія души берутъ надъ слабыми; мужество его проницаетъ въ сердца всѣхъ. Сражаются: сіе бы крайне опечалило его, естьли бы не онъ первый бросился на непріятельскій корабль. Кровь его течетъ, онъ гордится видя ее текущую: се первая принесенная имъ отечеству жертва. Но онъ уже отомщенъ: корабль поднимаетъ Французской флагъ. Однако мало для него одной побѣды, когда есть еще съ кѣмъ сражаться; онъ уже готовъ сцѣпиться съ другимъ кораблемъ: сила удара низвергаетъ его въ волны, но Геній Франціи, бодрствуя надъ нимъ, спасаетъ его; омоченный еще морскою водою окропляется уже онъ кро-

вію непріятельскою. Храбрость его одерживаетъ вторую побѣду; онъ летитъ къ третьей. Все уступаетъ его мужеству. Спокойный зритель природы, сѣдя на вершинѣ каменной горы и провождая пріятные часы въ разсматриваніи прекрасной страны, съ сожалѣніемъ видитъ умножающуюся въ вечернемъ воздухѣ темноту, сокрывающую отъ него сіе зрѣлище. Дюгей-Труинъ, побѣдитель трехъ кораблей и весь покрытый кровію, печалится, что утекающее свѣтило дня прерываетъ его побѣды. Уже достоинъ онъ начальствовать. Семейство его поручаетъ ему корабль: вскорѣ Король ввѣритъ ему флотъ свой. Таковая душа, какъ его, тщится быть не зависимою. Щастіе можетъ воздвигнуть противъ него бури, но не можетъ потушить въ немъ ревности къ отличенію себя. Изверженный на берега Ирландіи, самую свирѣпость вѣтровъ обращаетъ онъ въ пользу свою (k). Пламя зажженныхъ имъ кораблей, освѣщаетъ сіи печальныя поля, гдѣ дымится еще кровь нещастныхъ воиновъ Якова II, и скитающіеся на двухъ ратныхъ поляхъ тѣни ихъ познали, что по крайней мѣрѣ имѣютъ онѣ у себя мстителя. Народъ, открывшій и покорившій новый свѣтъ, начинаетъ страшиться силъ

(k) Въ 1691 году семейство его, удивленное храбростію, какую оказалъ онъ при взятіи сихъ трехъ судовъ, поручило ему фрегатъ о 14 пушкахъ. Сіе было на девятнацатомъ году его возраста. Онъ брошенъ былъ на берега Ирландіи, завладѣлъ на оныхъ однимъ замкомъ и сжегъ два судна, не смотря на сопротивленіе довольно знатнаго числа войскъ, съ которыми надлежало ему сражаться. Сіе происходило послѣ Буанской битвы, на коей Король Яковъ былъ разбитъ, и послѣ Кильконельской баталіи, выигранной также стороною Принца Оранжскаго.

его. Но не Гишпаніи будетъ онъ страшенъ: жребій его есть нѣкогда служить ей. О моря, обагренныя кровію при Гогѣ, и покрытыя остатками кораблей нашихъ, вы въ тожъ самое время видѣли Дюгей-Труина распускающаго знамя побѣды (l), и Англія, побѣдившая Францію, имъ побѣждена была!

Доколѣ пребудетъ на земли человѣчество, съ ужасомъ воспоминать станутъ о сей машинѣ, о семъ чудесномъ всеразрушающаго злаго духа изобрѣтеніи, которое въ единое мгновеніе можетъ истребить цѣлый городъ (m). О Дюгей-Труинъ! тебѣ предназначено отмстить за зло нанесенное мѣсту твоего рожденія! Я вижу его ищущаго по

(l) Гогская битва происходила 29 Маія 1692 года. Турвилль, имѣвшій подъ начальствомъ своимъ токмо сорокъ четыре корабля, получилъ повелѣніе напасть на Англинской и Голландской флоты, составлявшіе вкупѣ около ста судовъ. Превосходство силъ одержало верьхъ: Французы хотя побѣждены были, однакожъ послѣ сраженія продолжавшагося шесть часовъ уступили со славою. Англинской Адмиралъ сжегъ пятнатцать нашихъ кораблей при Гогѣ и Шербургѣ. Въ самое то время Дюгей-Труинъ одержалъ многія надъ Англичанами поверхности: командуя осмнатцати-пушечнымъ фрегатомъ, сражался онъ одинъ, и взялъ въ плѣнъ два фрегата сопровождавшіе 30 купеческихъ судовъ. Спустя нѣсколько времени, съ двацати осми-пушечнымъ фрегатомъ, взялъ онъ еще шесть кораблей. Такимъ образомъ щастіе Дюгей-Труина возносилось превыше двухъ сильныхъ Державъ раздиравшихъ одна другую.

(m) Англичане раздраженные противъ города Сентъ-Мало, по причинѣ многихъ выѣзжавшихъ изъ онаго отважныхъ Арматоровъ, раззорявшихъ торговлю ихъ, предпріяли истребить городъ сей посредствомъ выдуманной ими *адской машины*. Судно сіе, подобное галіоту, имѣло 90 футъ длины, помѣщало въ себѣ болѣе ста бочекъ пороху, и наполнено было бомбами,

всему пространному Океану сразиться съ непріятелемъ. Но кажется корабли убѣгаютъ отъ него. Кто сей чрезвычайный человѣкъ? Откуду въ немъ сіи предчувствованія (n)? Не дѣйствіе ли то пылкаго воображенія созерцающаго желаемое? Или не имѣютъ ли геройскія души свыше вліяннаго въ нихъ предузнаванія, обыкновеннымъ душамъ не сроднаго? Небо оправдаетъ пути его: побѣда вездѣ его ищетъ и по всюду за нимъ грядетъ. Флессингской флагъ

гранатами, ядрами, толстыми желѣзными обломками и всякими удобовозгарающимися веществами. 26 Ноября 1693 года появились они предъ Сентъ-Маломъ, и съ тридесятаго на первое число Декабря, при чистомъ воздухѣ и тишинѣ моря, пустили пагубную свою машину. На всѣхъ парусахъ приближалась она къ стѣнѣ городской, гдѣ долженствовала тайнымъ образомъ быть привязана. Уже находилась она въ пятидесяти шагахъ отъ оной, какъ возставшимъ внезапу вѣтромъ отнесло оную и бросило на камень. Судно проломилось; артиллеристъ, препровождавшій оное, поспѣшилъ зажечь его, но вода подмочила уже лежавшій на днѣ порохъ, отъ чего оный не весь подорвало; однакожъ судно съ ужаснымъ трескомъ подняло на воздухъ, весь городъ потрясся, и болѣе нежели у трехъ сотъ домовъ окна и черепицы на кровляхъ разбились. Должно благодарить провидѣніе, охраняющее родъ человѣческій, за содѣланіе сего пагубнаго злоумышленія тщетнымъ. Люди не имѣютъ нужды побуждаемы быть къ преступленіямъ успѣхами столь ужасными.

(n) Дюгей-Труинъ вѣрилъ своимъ предчувствіямъ. Онъ увѣряетъ въ своихъ запискахъ, что онъ послѣдовалъ всегда тайнымъ движеніямъ души своей, и что никогда не обманывался. Безсомнѣнія надлежитъ быть паче разглагольствователю, нежели мудролюбцу, дабы присвоивать великимъ людямъ родъ предузнаванія, и уподоблять ихъ высокимъ горамъ, коихъ вершины освѣщаются солнечными лучами, когда дебри земныя покрыты мракомъ; однакожъ, какъ бы то ни было, нѣтъ почти ни одно-

поражаетъ его взоры; Флессингъ, отечество Рюйтера (о). Онъ чаетъ видѣть сего великаго мужа, не почестями осыпаннаго, не пышными отъ Гишпанскаго двора типлами

го знаменитаго мужа, которой бы не имѣлъ нѣкоторыхъ особливыхъ своихъ мнѣній, и понятіе о предчувствіяхъ не совсѣмъ неприличествуетъ герою, имѣющему пылкое воображеніе, и который есть паче воинъ, нежели метафизикъ. Оно по крайней мѣрѣ показываетъ, какъ сильно душа его занималась кораблями, битвами и побѣдами; сему подобенъ разумъ Сократовъ; сему подобно привидѣніе явившееся Брутусу.

(о) Рюйтеръ есть самый знаменитѣйшій изъ всѣхъ Голландскихъ мореплавателей. Онъ родился во Флесингѣ въ 1607 году. На одинатцатомъ году возраста своего вступилъ онъ въ морскую службу корабельнымъ юнгою. Можно сказать, что онъ тѣмъ больше и тѣмъ почтеннѣе былъ у Республиканскаго народа. Потомъ послѣдовательно происходилъ онъ въ чины, и былъ Капитаномъ корабля, Капитанъ-Командоромъ, Контръ-Адмираломъ, Вице-Адмираломъ, и наконецъ Адмираломъ соединенныхъ провинцій. Онъ прославился на всѣхъ моряхъ и въ 1676 году убитъ пушечнымъ ядромъ во второе сраженіе съ Французскимъ флотомъ предъ городомъ Агустомъ въ Сициліи. Всѣ тѣ, кои знали сего великаго мужа, старались на перерывъ украшать его почестями. Король Датскій пожаловалъ ему пенсію и грамоту на дворянство. Барбарскіе народы на Африканскихъ берегахъ, удивленные храбростію его, желали, чтобъ онъ вошелъ въ городъ ихъ съ торжествомъ. Детре, бившійся съ нимъ, писалъ въ 1673 году къ Колберту: *я бы желалъ жизнію своею купить славу, какую пріобрѣлъ Рюйтеръ.* Гишпанскій совѣтъ далъ ему достоинство и грамоту на Княжество. Лудовикъ XIV опечаленъ былъ его смертію, и когда представляли ему, что онъ избавился отъ опаснаго непріятеля, тогда отвѣчалъ онъ: *невозможно однакожъ не сожалѣть о смерти великаго человѣка.* Голландія, осыпавшая его при жизни почестями, по смерти воздвигла ему великолѣпный памятникъ. Имя его и по нынѣ въ великомъ тамъ почтеніи. Да побуждаются таковымъ примѣромъ къ соревновенію всѣ народы, у которыхъ память Рюйтерова сохраняется!

украшеннаго: онъ видитъ его по заслугамъ и достоинствамъ своимъ восходящаго отъ самыхъ нижнихъ на самыя высокія степени, разсѣявающаго по всѣмъ морямъ побѣды свои, и наконецъ видитъ его умирающаго за отечество. Сіе видѣніе воспламеняетъ его. Онъ сражается: три корабля спасаются бѣгствомъ, сильнѣйшій изъ нихъ уступаетъ и признаетъ его своимъ побѣдителемъ.

Но хотя побѣда научаетъ человѣка, однако нещастіе научаетъ еще больше. Не бойтесь: слава Дюгей-Труина не помрачится. Таково есть свойство героевъ, что они въ злополучіи еще величественнѣе, нежели въ благоденствіи. Марій, сѣдящій на развалинахъ Карѳагена, удивляетъ меня больше, нежели Марій несомый на торжественной колесницѣ въ Римѣ.

Шесть военныхъ кораблей окружаютъ Дюгей-Труина (р). Онъ одинъ, и дерзаетъ вступить съ ними въ бой. Душа его весьма удалена отъ сей робкой осторожности, которая взираетъ на одну токмо опасность, и не взираетъ на славу. Четыре часа сраженія ен испощаютъ его мужества. Сто орудій гремятъ и рыгаютъ въ корабль

(р) Въ 1694 году Дюгей-Труинъ на сорока-пушечномъ фрегатѣ встрѣтился съ Англинскою эскадрою, состоявшею изъ шести военныхъ кораблей отъ 50 до 70 пушекъ. Онъ съ великою храбростію сражался около четырехъ часовъ противъ самаго сильнѣйшаго изъ нихъ; наконецъ, видя у себя сбитыя мачты, беретъ отважное намѣреніе сцѣпиться съ непріятельскимъ кораблемъ и овладѣть онымъ. Уже все было готово; ошибка одного Офицера въ управленіи рулемъ содѣлала предпріятіе сіе безуспѣшнымъ. Въ самое то время еще одинъ непріятельскій шестидесяти-пушечный корабль подходитъ къ нему на пистолетной выстрѣлъ,

его пламень. Мачты сбиты, паруса раздранны; скоро покроется море раздробленными корабля его остатками. Слабая душа помышляла бы сдаться; кипящая и свирѣпая рѣшилась бы умереть; Дюгей-Труинъ не теряетъ еще надежды побѣдить. Воины сего героя мужайтесь, будьте ему подобны. Но есть предѣлъ, котораго обыкновенные души преступить не могутъ; и тогда величайшая неустрашимость въ единый мигъ превращается въ величайшую слабость. Воины его возмущаются и не хотятъ сражаться: нещастные, осмѣливаются стыдъ предпочесть смерти! Въ тожъ самое время корабль его возгарается. Дюгей-Труинъ погашаетъ пламя, бѣжитъ къ воинамъ своимъ, ободряетъ ихъ, устремляется съ ними паки на брань; но самъ пораженный упадаетъ; и въ сіе токмо мгновеніе побѣда надъ нимъ становится несомнѣнною. Герои, вы не можете располагать участію сраженій, но истинная слава въ рукахъ

между тѣмъ какъ три другіе корабля со всѣхъ сторонъ осыпаютъ его ядрами. Ужаснувшіеся служители его оставляютъ мѣста свои и бѣгутъ сокрыться въ трюмъ. Дюгей-Труинъ, раздраженный симъ поступкомъ, летитъ за ними и приставляетъ имъ къ груди пистолетъ и шпагу, чтобъ удержать ихъ. Къ совершенному нещастію возгарается огонь въ пороховомъ хранилище. Онъ кидается туда и погашаетъ пламя. Надлежало еще принудить людей къ сраженію; Дюгей-Труинъ повелѣваетъ принесть наполненные гранатами бочонки и велитъ ихъ бросать въ трюмъ. Устрашенные служители возвращаются къ своимъ мѣстамъ: онъ послѣдуетъ за ними на верьхъ и поражается удивленіемъ видя судно свое безъ флага, которой или отъ перебитія ядромъ веревки той, на коей онъ висѣлъ, самъ опустился, или во время отсудствія Дюгей-Труина кѣмъ нибудь изъ тѣхъ людей, кои жизнь предпочитаютъ славѣ, спущенъ былъ. Онъ повелѣваетъ

вашихъ. Дюгей-Труинъ научаетъ васъ, что она не зависитъ отъ успѣха. Непріятели содѣлались обладателями особы и корабля его; но добродѣтели его, сіе высокомѣрное и не преодолимое мужество, сія честь, кумиръ воина, сія столь гордая и возвышенная душа, ни мало не во власти у нихъ, и не взирая на нещастіе свое онъ достопочтенъ и въ оковахъ.

Полезно государству, когда великій мужъ имѣетъ, или погрѣшность свою загладить, или нещастное съ нимъ произшествіе привесть въ забвеніе. Можетъ быть безъ потерянія битвы при Маріендалѣ, Тюрень не сдѣлалъ бы столько великихъ дѣлъ; и можетъ быть Вилляръ, не бывъ побѣжденъ при Мальплакетѣ, не былъ бы побѣдителемъ при Денентѣ. Какими подвигами Дюгей-Труинъ отмщаетъ за свою темницу (q)! Англинскіе берега становятся пер-

---

тотчасъ паки его поднять. Офицеры умоляютъ его не предавать безполезному кровопролитію остатокъ людей. Дюгей-Труинъ кипитъ гнѣвомъ и колеблется сомнѣніями. Нерѣшимость его прекращается пушечнымъ ядромъ, которое при самомъ концѣ силы своей низвергаетъ его своимъ ударомъ. Около четверти часа лежитъ онъ безчувствъ. Капитанъ Англинской, изъ уваженія къ храбрости его, имѣетъ о немъ такое попеченіе, какъ бы о сынѣ своемъ. Англинская эскадра сія приходитъ въ Плимутъ. Съ начала позволяютъ Дюгей-Труину ѣздить по всему городу; но вскорѣ потомъ по Указу Адмиралтейской Коллегіи приставляютъ къ нему стражу; однако не долгое время пребываетъ онъ въ заключеніи. Дюгей-Труинъ былъ столько же любезенъ сколько мужественъ: младая Англичанка, прельщенная имъ, расторгаетъ узы его, и любовь возвращаетъ Франціи героя.

(q) По истинѣ можно было сказать, что плѣнъ Дюгей-Труиновъ и темница его даровали ему новыя силы. По возвращеніи своемъ во Францію отправился онъ крейсеровать къ Англинскимъ бере-

выми зрителями его побѣдъ. Уже влекутся за нимъ шесть плѣнныхъ кораблей. Онъ устремляется противъ флота, состоящаго изъ шестидесяти судовъ препровождаемыхъ двумя кораблями. Громъ орудій его покаряетъ ему одинъ изъ нихъ, другаго обезоруживаетъ онъ кровопролитною троекратно возобновленною съ нимъ сѣчкою. Король присылаетъ ему за оное шпагу: даръ достойный Дюгей-Труина! Онъ присоединяется къ эскадрѣ, и нѣкогда, посреди пылкаго устремленія своего на непріятеля, являетъ великій примѣръ воинскаго повиновенія: удерживается отъ сраженія (r).

гамъ, гдѣ въ скоромъ времени взялъ шесть кораблей, и узнавъ отъ послѣдняго изъ нихъ о идущемъ Англинскомъ купецкомъ флотѣ, состоящемъ изъ пятидесяти судовъ, конвоируемыхъ двумя военными кораблями, летитъ ко флоту сему, встрѣчается съ нимъ, нападаетъ на оба военные корабля и покаряетъ ихъ оружію своему. На одномъ изъ сихъ кораблей находился храбрѣйшій изъ всѣхъ Англинскихъ Капитановъ, тотъ самый, который на семъ же кораблѣ въ 1698 году взялъ абордажемъ славнаго Жанъ-Барта и Шевалье Дефорбина. Дюгей-Труинъ былъ тогда на двадцать второмъ году своего возраста. Съ того времени началъ онъ обращать на себя вниманіе правительства. Лудовикъ XIV за сей подвигъ пожаловалъ ему шпагу. Господинъ де Понтшартренъ, морской Министръ, написалъ къ нему одно изъ сихъ сладкорѣчивыхъ писемъ, кои такъ мало или совсемъ ничего нестоятъ, но производятъ великія дѣйствія въ душахъ славолюбивыхъ.

(r) Въ концѣ 1694 года, Дюгей-Труинъ, по повелѣнію двора, соединился съ эскадрою Маркиза де Несмондъ. Въ одно время, когда онъ приготовлялся сцѣпиться съ однимъ большимъ Англинскимъ кораблемъ, Маркизъ де Несмондъ приказалъ съ своего корабля выпалить изъ пушки съ ядромъ. Дюгей-Труинъ, сочтя сіе за повелѣніе не нападать на непріятеля, хотя крайне желалъ сразиться и почти увѣренъ былъ въ побѣдѣ, однакожъ изъ повиновенія

Онъ всѣмъ непріятелямъ Франціи покажетъ въ себѣ грознаго мстителя (s): Гишпанскіе берега, равно какъ и Англинскіе, видятъ его покрывающагося славою. Братъ его, вспомоществующій ему, сражается, торжествуетъ и умираетъ подлѣ него (t): не станемъ сожалѣть о немъ,

---

къ начальству оставляетъ свое намѣреніе. Сей примѣръ въ такомъ человѣкѣ, каковъ Дюгей-Труинъ, весьма удивителенъ: изъ онаго видно, какъ много уважалъ онъ воинское благочиніе.

(s) Въ 1695 году взялъ онъ при берегахъ Ирландіи три Англинскихъ корабля, возвращавшихся изъ Восточной Индіи, сильно вооруженныхъ и пренаполненныхъ богатствами.

Въ 1696 году, бывъ на кораблѣ, взятомъ имъ у Англичанъ и именуемомъ *Безподобнымъ* (sans pareil), отправился онъ въ крейсерство къ берегамъ Гишпанскимъ, гдѣ посредствомъ употребленной имъ воинской хитрости овладѣлъ двумя Голландскими кораблями. По разсвѣтѣ увидѣлъ онъ себя въ трехъ миляхъ отъ непріятельскаго военнаго флота. Онъ нимало не колеблясь пріемлетъ тотчасъ рѣшительныя мѣры: повелѣваетъ двумъ плѣннымъ кораблямъ поднять Голландскіе флаги и подошедъ къ нему салютовать изъ семи пушекъ; потомъ направляя путь свой къ непріятельскому флоту идетъ такъ смѣло и спокойно, какъ будто бы онъ былъ одинъ изъ нихъ. Непріятель, обманутый симъ движеніемъ и конструкціею корабля его, который былъ Англинской, считаетъ его своимъ, разговаривавшимъ съ Голландскими кораблями, и идущимъ соединиться со флотомъ. Между тѣмъ одинъ изъ фрегатовъ ихъ подходитъ къ нему близко: Дюгей-Труинъ на виду всего флота вступаетъ съ нимъ въ бой, и отряженная часть непріятельскихъ кораблей едва спасаетъ фрегатъ сей изъ рукъ его.

(t) Дюгей-Труинъ имѣлъ у себя младшаго брата, преисполненнаго любвидостойными качествами и соединявшаго въ себѣ храбрость съ пріятными дарованіями. Онъ поручилъ ему шестнадцати-пушечный фрегатъ. Нѣкогда, крейсеруя около Гишпанскихъ береговъ, высадили они дессантъ подлѣ города Виго, и

поелику онъ жизнь скончалъ за отечество: пожалѣемъ о Дюгей-Труинѣ, теряющемъ брата; пожалѣемъ о Франціи, ли-

---

овладѣли окружавшими его укрѣпленіями, съ которыхъ производили по нимъ огонь. Оттуда пошли они къ самому городу, защищаемому Гишпанскимъ войскомъ. Младый братъ Дюгей-Труиновъ, запальчивый, горячій, алчущій отличить себя, ускоряетъ ходъ свой, летитъ, и первый беретъ одно изъ укрѣпленій градскихъ; но при взятіи онаго смертоносный свинецъ поражаетъ его на вылетъ въ чрево. Въ сіе время Дюгей-Труинъ сражался по другую сторону города, гдѣ также былъ онъ побѣдителемъ. Приносятъ къ нему вѣсть сію: онъ пребываетъ нѣсколько минутъ неподвиженъ. Потомъ въ отчаяніи своемъ, воспаленный яростію, кидается на непріятеля и производитъ страшное кровопролитіе. Между тѣмъ является на высотахъ непріятельская конница. Дюгей-Труинъ находитъ себя принужденнымъ отступить; онъ собираетъ воиновъ своихъ и спѣшитъ искать брата: находитъ его плавающаго въ крови своей, которую тщетно остановить стараются. Онъ повергается на него, безмолвенъ обнимаетъ его, орошаетъ слезами своими, повелѣваетъ отнести на корабль. Сей нещастный молодой человѣкъ жилъ токмо два дни; онъ скончался въ объятіяхъ своего брата. Тѣло его отвезли въ Португальской городъ, гдѣ Дюгей-Труинъ, со всѣми храбрымъ подвигамъ его приличными почестями, отдалъ ему послѣдній долгъ. Гробъ его орошенъ былъ слезами всѣхъ корабельныхъ служителей, и все окрестное дворянство, присудствовавшее при погребеніи, оплакивало младаго героя, скончавшаго жизнь свою отъ безмѣрной храбрости, и погребеннаго на чуждыхъ берегахъ далеко отъ своего отечества. Долгое время ничто не могло утишить печали Дюгей-Труина. Образъ умирающаго въ объятіяхъ его брата, безпрестанно днемъ и ночью ему мечтался, часто возбуждалъ его отъ сна. Наконецъ преодолѣлъ онъ сіе глубокое уныніе, которое едва не понудило его оставить службу и отрещись на всегда отъ славы. Можно по сему намѣренію судить, какая сильная печаль обладала чувствительною его душею.

шающейся героя. Онъ произведенъ былъ для самыхъ высочайшихъ предпріятій; умноженіе препятствій служило всегда къ возвышенію славы его. Народъ, покрывающій всѣ моря своими флотами, прежде бывшій невольникъ Гишпаніи, потомъ покоритель ея, и наконецъ защитникъ; знаменитый съ того времени, какъ содѣлался вольнымъ; могущественный и почитаемый въ Европѣ; побѣдитель и законодатель Индіи, купечествующій во всѣхъ частяхъ свѣта, Голландцы, противупоставляютъ Дюгей-Труину страшныя силы, движимыя и управляемыя одною изъ сихъ твердыхъ и великихъ душъ, почитающихъ смерть въ сраженіяхъ славою, жизнь нужною токмо для побѣды (u). Дюгей-Труинъ обрѣтаетъ сопротивника не уступающаго ему въ храбрости. Огнь, пылающій въ немъ, одушевляетъ войски его: четыре раза устремляются они сцѣпиться, четыре

(u) Въ 1697 году Дюгей-Труинъ съ тремя кораблями пошелъ на встрѣчу Голландскому купецкому флоту, конвоируемому тремя же военными кораблями, состоявшими подъ начальствомъ Барона Вассенаера, человѣка отличной неустрашимости, бывшаго потомъ Голландскимъ Вице-Адмираломъ. Никогда Дюгей-Труинъ не имѣлъ толь жестокаго сраженія: послѣ четырехъ кровопролитнѣйшихъ абордажей едва могъ онъ покорить начальника сихъ кораблей. Всѣ офицеры Барона Вассенаера были побиты или ранены. Самъ онъ получилъ четыре опаснѣйшія раны и утопающій въ крови своей съ оружіемъ въ рукахъ взятъ былъ въ плѣнъ. За сею побѣдою послѣдовала буря и самая ужасная ночь. Все, что воображеніе можетъ представить себѣ страшнаго, совокуплялось въ оной. Тысячу разъ Дюгей-Труинъ былъ на самомъ краю погибели. По прибытіи въ портъ Луизу, первое попеченіе его было освѣдомиться о состояніи Барона Вассенаера. Онъ поѣхалъ тотчасъ къ нему, дабы подать ему всевозможную помощь,

раза отражаютъ ихъ: но доля его быть всегда побѣдителемъ. Онъ нападаетъ снова - - - - О храбрый непріятель, покорись! ты не достанешся въ руки жестокосердымъ, не умѣющимъ чтить твоего мужества. Дюгей-Труинъ побѣды свои украшаетъ человѣколюбіемъ; онъ съ почтеніемъ взираетъ на раны своего непріятеля; останавляетъ сію ліющуюся за отечество благородную кровь: тако герои героямъ воздаютъ справедливость.

Но какая ужасная ночь послѣдуетъ торжественному дню! Побѣдоносный корабль, пробитый пушечными ядрами и обуреваемый вѣтрами, со всѣхъ сторонъ растворяется. Служители, большою частію раненые и полумертвые, долженствующіе содержать въ повиновеніи пять сотъ человѣкъ плѣнниковъ; ужасная буря, которой надлежитъ противоборствовать; море втекающее усильно въ корабль; толпа нещастныхъ, въ изнеможеніи отъ ранъ своихъ со стономъ ползущихъ, убѣгая отъ воды за ними гонящейся; смятеніе, ужасъ и вопль болѣзни, смѣшенный съ

и узнавъ, что Капитанъ корабля, на коемъ его везли, поступалъ съ нимъ не съ такою почтительностію, каковую бы надлежало имѣть изъ уваженія къ его мужеству, изъявилъ ему негодованіе свое, и послѣ не могъ на него смотрѣть безъ нѣкотораго чувства ненависти, не взирая на то, что онъ былъ ему близкой родственникъ. Когда Баронъ Вассенаеръ выздоровѣлъ отъ ранъ своихъ, Тогда Дюгей-Труинъ представилъ его самъ Лудовику XIV. Подобныя чувствованія приносятъ болѣе славы, нежели десять побѣдъ. Весьма полезно и утѣшительно видѣть достоинство тако почитаемое великими душами, между тѣмъ какъ подлыя и низкія души завидуютъ оному, а жестокія и легкомысленныя язвительными шутками ругаются надъ онымъ. Дюгей-Труину было тогда 23 года отъ роду.

безпорядочнымъ крикомъ повелѣвающихъ; толикое множество людей ожидающихъ съ трепетомъ того мгновенія, въ которое свирѣпыя волны поглотятъ ихъ: какое зрѣлище для Дюгей-Труина! Все, что можетъ жаръ сострадания и хладъ благоразумія, все то производится въ дѣйство, и сей юный побѣдитель торжествуетъ надъ стихіями, равно какъ и надъ непріятелями.

До сего времени мы видѣли его токмо въ сіи крутыя и ужасныя минуты, въ которыя геройская душа испытуетъ силы свои посреди опасностей. Но для мореходца есть еще другія поучительныя упражненія; есть минуты спокойнѣйшія, когда въ тишинѣ чувствъ и природы разумъ его углубляется въ наукахъ и возрастаетъ размышленіями. Мореходство, подобно какъ и прочія умодѣлія, съ начала не иное что было, какъ токмо нестройное произведеніе нѣкоторыхъ грубыхъ умствованій и заключеній; поелику разумъ человѣческій, равно какъ и самъ человѣкъ, имѣетъ свое младенчество. Время медлѣнно, но безпрестанно дѣйствующее; опытъ научающій видѣть вредное и полезное; искушеніе мореплавателей во время бытности ихъ на море; примѣчанія ученыхъ людей, въ единое мгновеніе усмотрѣвшихъ то, чего многіе народы въ цѣлые вѣки проникнуть не могли; стрѣмительность страстей къ произвожденію великихъ дѣлъ; и можетъ быть паче, нежели все сіе, случай, обнаруживающій полезныя вещи, сокрывавшіеся отъ человѣческаго умозрѣнія; всѣ сіи соединенныя причины распространили понятія и превратили мореплаваніе въ безпредѣльную науку, имѣющую душею своею любомудріе, и которая великимъ пространствомъ своимъ объемлетъ воздухъ, небеса, землю и море.

Евклидово землемѣріе есть основаніе знаній мореплавателя. Дюгей-Груинъ научается познавать содержанія между пространствами. Вспомоществуемый сею наукою, возносится онъ въ небеса для отысканія тамъ неподвижныхъ точекъ; оттуда измѣряетъ пучину водъ, примѣчаетъ природу сей стихіи, качества вездѣ ей свойственныя, такожъ и тѣ, кои получаетъ она отъ различности климатовъ, отъ непостоянства годовыхъ временъ и вѣтровъ, отъ отдаленности земель (x).

(x) Нѣтъ ни единаго искуства, которое бы требовало большаго ученія и умозрѣнія, какъ мореходство. Звѣздочетство и землемѣріе безпрестанно въ ономъ употребляются. Глубокое знаніе въ землеописаніи также необходимо нужно. Безъ онаго не могло бы существовать мореплаваніе. Мореходцу должно знать разность климатовъ, причиняющихъ ярость или тишину моря, постоянство или перемѣнчивость бурь; ему потребно вѣдать направленіе теченій, коихъ быстрина увеличивается или уменьшается по мѣрѣ приближенія или удаленія отъ земель; ему долженствуютъ быть извѣстны камни и мѣли сокрытыя подъ водою; опасныя и безопасныя пристанища у береговъ; гавани и рейды во всякое время, или въ нѣкоторую токмо часть года, удобныя для приставанія къ нимъ; острова, на коихъ въ долговременное путеплаваніе можетъ онъ найти всякую себѣ помощь и возстановить ослабѣвшія силы корабельныхъ служителей своихъ; грунты къ бросанію якоря способные или неспособные; склоненіе магнитной стрѣлки, безпрестанно по временамъ и мѣстамъ перемѣняющееся; наконецъ вѣтры каждому климату, каждому времени года свойственные; точное время, когда они начинаются и когда оканчиваются; опредѣленное пространство, по которому они дуютъ, и даже степень перемѣны тѣхъ изъ оныхъ, кои почитаются постояннѣйшими. Опасно было бы во всемъ полагаться на карты или описанія часто невѣрныя: надлежитъ сколько возможно самому примѣчать. Погрѣшность на сухомъ пути ничего не значущая,

Сіи то знанія совокупно составляютъ мореходное искуство; чрезъ оное научается (у) Дюгей-Труинъ направлять бѣгъ корабля своего. Едва рука его отлагаетъ громъ и мечь, какъ уже беретъ телескопъ, цыркуль и грифель. Око его то на небо устремляется, то по морямъ странствуетъ, то созерцаетъ берега. Онъ путешествуетъ съ грузиломъ въ рукѣ; измѣряетъ глубину, исчисляетъ пространство. Недавно видѣли мы его въ браняхъ неустрашимымъ, грознымъ воиномъ; теперь видимъ въ немъ спокойнаго наблюдателя, умѣющаго брать всѣ влагаемыя страхомъ предосторожности.

можетъ на море содѣлать безуспѣшными величайшія намѣренія и причинить потерю цѣлаго флота.

(у) Кормчество или кораблевожденіе есть искусство располагать путями корабля и опредѣлять мѣсто, гдѣ оный находится. Дабы достигнуть до сего, надлежитъ совершенно знать направленіе или путь, по которому корабль плыветъ, и измѣрять скорость хода его; но счисленіе сіе сопряжено съ неизбѣжными погрѣшностями. Корабль не слѣдуетъ никогда по одной линеѣ. Онъ необходимо подверженъ дрейфу, то есть совращенію съ пути своего, причиняемому косвенностію парусовъ, не извѣстными движеніями моря, не равными удареніями волнъ, теченіемъ, влекущимъ его съ собою въ ту или другую сторону: наконецъ самый компасъ имѣетъ склоненіе. И такъ для сысканія подлиннаго пути корабля надлежитъ примѣчать сіи перемѣны и исправлять всѣ сіи погрѣшности. Склоненіе компаса находятъ чрезъ наблюденіе высоты полярной звѣзды или солнца. Хотя должность кораблеводца не составляетъ существенной должности главноначальствующаго надъ флотомъ, однакожъ потребно ему быть искусну въ оной, дабы какъ самому въ нужныхъ случаяхъ ее исправлять, такъ и за тѣми смотрѣть и повѣрять ихъ, коимъ оная поручается.

Не подумайте, что сихъ многихъ знаній довольно уже, дабы содѣлать мореплавателя превосходнымъ. Корабль есть обширная, многосложная громада. Надлежитъ сему великому тѣлу дать движеніе, не взирая на его тяжелую огромность; надлежитъ управлять имъ, не смотря на волненіе моря, на буйство вѣтровъ. Двѣ стихіи, приводящія его въ движеніе, суть два люшѣйшіе ему непріятеля. Какъ употребить въ пользу свою все, что они имѣютъ въ себѣ благоспоспѣшествующаго, и обуздать все, что въ нихъ опасно? Искусъ, пріобрѣтаемый на море, содѣлываетъ сіи чудеса. Тромпъ и Рюйтеръ, Турвиль и Дюкеснъ, имена знаменитыя; и ты которому, чтобъ сравняться съ ними, недоставало токмо предводительствовать столь же многочисленными флотами, О Дюгей-Труинъ! вашими превосходными въ мореплавательномъ искусствѣ знаніями побѣда не отлучалась никогда отъ вашихъ флаговъ (z).

(z) Кораблеправленіе есть наука располагать движущія силы наиудобнѣйшимъ для движенія корабля образомъ. Оная научаетъ познавать пользу отъ каждой части и отъ каждаго качества корабля происшекать могущую; изчислять дѣйствіе парусовъ и руля; разрѣшать ихъ силы; разпредѣлять какъ наилучше всѣ части груза его; поставлять руль въ такое положеніе, въ которомъ дѣйствіе его есть наисильнѣйшее; умѣть пользоваться множествомъ различныхъ парусовъ, въ чемъ нынѣшнее мореплаваніе весьма преимуществуетъ надъ древнимъ; ставить ихъ разнообразно для прибавленія или убавленія скорости хода, и чтобъ корабль шелъ прямо или косвенно; однимъ и тѣмъ же самымъ вѣтромъ плыть въ противныя стороны; премѣнять посреди моря движеніе въ покой, равновѣсіемъ противудѣйствующихъ силъ; обращать корабль во всѣ стороны, соединенными дѣйствіями руля и парусовъ, воды и вѣтра; предусматривать все что можетъ споспѣшествовать или препятство-

Къ толикимъ свѣденіямъ присовокупляль онъ еще науку примѣровъ. Дивныя дѣла мореплаванія и войны представлялись его очамъ. О прелесть исторіи многомощная, когда читаетъ ее глубокомысленный умъ! Часто въ тишинѣ нощной, когда все въ мірѣ покоится, когда корабль его тихимъ ходомъ разсѣкаетъ гладкія волны, Дюгей-Труинъ уединенъ, бдящими очами, при сіяніи свѣтильника, пробѣгаетъ лѣтописи морскія; и когда читаетъ о великихъ дѣлахъ, тогда душа его возрастаетъ, кровь кипитъ и тѣло содрагается отъ удивленія и радости.

Но можетъ быть столько же, какъ науки, размышленія и побѣды, споспѣшествовала къ возниченію въ немъ дарованій любовь его къ Лудовику XIV, и уваженіе къ нему сего Монарха. Да представятъ себѣ Дюгей-Труина, по окончаніи славнаго похода, жаждущаго узрѣть государя своего, за котораго многократно не щадилъ онъ своей жизни, не имѣвъ никогда случая его видѣть (*аа*). Онъ пріѣзжаетъ въ Версалію. Не блескъ богатства, не имена предковъ, возвѣщаютъ о немъ: возвѣщаютъ его заслуги. Шпага по-

---

вать всякому движенію корабля; предназначать время, сколько сіе движеніе продолжится; дѣлать оное медлительнѣйшимъ или скорѣйшимъ; и напослѣдокъ (что есть общее правило) соразмѣрять движущую силу величинѣ судна и претерпѣваемому имъ сопротивленію. Сія наука нужнѣе кораблеправителю нежели кораблеводцу. Въ сраженіяхъ побѣда одерживается почти всегда кораблеправленіемъ. Наконецъ Дюгей-Труинъ главною частію славы и успѣховъ своихъ обязанъ кораблеправленію.

(*аа*) Сіе было въ 1695 году, когда Дюгей-Труинъ въ первой разъ появился при дворѣ; господинъ де Понтшартренъ, морской Министръ, представилъ его Лудовику XIV, которой принялъ его какъ полезнаго государству человѣка, предопредѣленнаго

лученная имѣ отъ Лудовика XIV; вотъ знакъ его достоинства: онъ приходитъ къ нему показать ему сію шпагу, орошенную кровію непріятелей. Чудно было для величавыхъ празднолюбцевъ придворныхъ видѣть, что мореходецъ изшедшій изъ недръ корабля своего, является при дворѣ, и безъ всякихъ иныхъ достоинствъ, кромѣ заслугъ своихъ, бесѣдуютъ съ Государемъ. Можетъ быть нѣкоторые изъ нихъ примѣтили, что онъ не имѣетъ придворной ловкости и пріятности въ обхожденіи; но Лудовикъ примѣтилъ въ немъ храбрость и разумъ. Въ скоромъ времени должность обратно его зоветъ: такой человѣкъ, какъ онъ, не въ Версаліи долженъ быть при Королѣ: онъ спѣшитъ

быть нѣкогда славою онаго. Съ сего времени Король оказывалъ ему всегда величайшіе знаки уваженія; охотно разговаривалъ съ нимъ о его сраженіяхъ. Благородная гордость и воинское чистосердечіе героя безсомнѣнія больше нравятся душѣ великаго Монарха, нежели почтеніе его придворныхъ. Нѣкогда Дюгей-Труинъ разсказывалъ Лудовику XIV объ одномъ сраженіи, въ которомъ имѣлъ онъ подъ начальствомъ своимъ корабль именуемый *Славою*. Я велѣлъ, говорилъ онъ, *Славѣ* слѣдовать за мною. *Она всегда была вамъ послушна*, сказалъ Лудовикъ. Сего-то ради Дюгей-Труинъ чувствовалъ къ Государю своему сію любовь, которая есть первое средство къ возбужденію рвенія въ подданныхъ Самодержавнаго правительства. Никогда не выходилъ онъ отъ него безъ вящшаго воспламененія духа къ ревностному служенію отечеству. Таковые поступки приносятъ равную похвалу государю и его подданному.

(bb) Дюгей-Труинъ въ 1697 году изъ купеческаго мореходства перешелъ въ Королевское. Сіе было послѣ славнаго сраженія его съ Барономъ Вассенаеромъ. Съ начала принятъ онъ былъ Лейтенантомъ, или Капитаномъ малаго фрегата; потомъ въ 1702 году опредѣленъ Капитанъ-Лейтенантомъ на корабль *Дофинъ*, которымъ командовалъ Капитанъ Графъ де Готфортъ.

служитъ ему на его флотѣ (bb). Мы увидимъ его сражающагося гордѣливо за Лудовика XIV, предпріемлющаго великія начинанія, совершающаго славнѣйшія дѣянія и восходящаго своими заслугами на высочайшую степень величія и славы.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ.

Хотя Арматоръ, то есть начальникъ вооруженнаго обществомъ, защищающаго торговлю судна, и главной повелитель въ государственномъ флотѣ, оба сражаются на одной стихіи, и хотя природа одинакія предполагаетъ имъ къ превозможенію препоны; однакожъ они имѣютъ различающія ихъ качества. Естьли славу успѣха составляютъ преодоленныя трудности, то побѣды единаго изъ нихъ достохвальнѣе побѣдъ другаго. Арматоръ сражаясь за себя или за частныхъ людей, свободнѣе можетъ предаваться стремленію своей храбрости. Морской Генералъ долженъ меньше отваживаться и подвергать себя опасности: надлежитъ сохранять ему славу и силы государства. Первый нападаетъ смѣло и вдругъ: дерзновеніе нужно ему; второй соображаетъ всѣ обстоятельства, дѣлаетъ расположенія: ему потребно болѣе разума. Одинъ часто поощряемъ бываетъ корыстію, и сіе низкое, но могущественное побужденіе заступаетъ иногда мѣсто благороднѣйшихъ устремленій. Другой, когда учреждаетъ дѣйствія свои по видамъ корыстолюбія, безчестіе наноситъ себѣ и измѣняетъ государству. Тотъ будучи самовластный путеплаваній своихъ избиратель, разпредѣляетъ мѣстами и временемъ: сей часто связанъ бываетъ повелѣніями. Первый начальствуетъ надъ людьми, самимъ имъ избранными; второй повелѣваетъ иногда соперниками и часто зложелателями своими. Одинъ есть купно хранитель чайнъ сво-

ихъ и военачальникъ; намѣреніе его не прежде открывается, какъ при самомъ исполненіи онаго: предпріятіе другаго часто обнародовано бываетъ прежде, нежели эскадра его выступаетъ изъ пристани. Наконецъ Арматоръ повелѣваетъ однимъ кораблемъ и вся цѣль его состоитъ въ томъ, чтобъ умѣть управлять имъ во время сраженія. Генералъ морской напротивъ того имѣетъ у себя многіе корабли, которые онъ въ благоустройствѣ за собою водитъ: надлежитъ ему содержать ихъ въ такомъ разстояніи, чтобъ они безъ вреда себѣ, могли взаимное дѣлать другъ другу пособіе; надлежитъ каждаго изъ нихъ поставить противъ непріятеля, силою ему соразмѣрнаго; надлежитъ дать Капитанамъ наставленія на всѣ случаи и нечаянности; онъ долженъ имѣть мужество предполагать, что будетъ убитъ; всѣ различныя движенія кораблей его долженствуютъ клониться къ одному главному намѣренію; ему должно безъ торопливости, безъ изступленія и безъ страха умѣть различать и изрекать судъ свой въ сихъ крайнихъ обстоятельствахъ, когда надлежитъ отступить отъ обыкновенныхъ правилъ и пожертвовать одною частію силъ своихъ для сохраненія другой.

Таковъ есть новый путь по которому Дюгей-Труинъ течь устремляется. Тщеславіе, дать Государя Гишпаніи, ввергнуло Европу въ раздоры, отъ коихъ освободилъ ее миръ весьма краткій. Прости мнѣ, о дражайшее отечество мое, когда я возпоминаю здѣсь о войнѣ, стоившей тебѣ толикихъ слезъ! Торжество Дюгей-Труина происходило во время твоихъ злоключеній; между тѣмъ какъ кровь твоя, пролитая въ Германіи, Италіи и Фландріи, потопляла поля Гохштетскія, Туринскія, Рамилійскія и Мальплакет-

скія, сей герой, на моряхъ, въ отдалѣннѣйшихъ предѣлахъ свѣта, проливалъ кровь твоихъ побѣдителей.

Четырехъ-лѣтнее спокойствіе содѣлало его еще болѣе страшнымъ. Какая держава первая возчувствуетъ дѣйствія его храбрости? Голландія, народъ сей, котораго Республиканская гордость хощетъ унизить Королей. Дюгей-Труинъ вступаетъ въ сраженіе (cc). Частые пушечные удары, при помощи искусно содѣяннаго пропивуборникомъ его движенія, угрожаютъ кораблю его разрушеніемъ. Гдѣ сыщетъ онъ убѣжище? на кораблѣ непріятельскомъ. Онъ спѣшитъ погасить молніи въ рукахъ мещущихъ оныя: почитавшіе себя побѣдителями, обремѣняются оковами. Индѣ вижу я его избавляющагося съ тремя кораблями и двумя фрегатами отъ Голландской эскадры, состоящей изъ пятнадцати

(cc) Въ 1702 году, въ бывшую за наслѣдство Гишпанское войну, Дюгей-Труинъ напалъ на Голландской тридцати-осми-пушечный фрегатъ, но искуснымъ и нечаяннымъ движеніемъ непріятеля приведенъ былъ въ такое худое положеніе, въ которомъ принужденъ былъ вытерпливать огонь всей его артиллеріи, не могши самъ отвѣчать ему таковымъ же огнемъ. Уже два пушечныхъ ядра пробили корабль его близъ самой подводной части и семь ядеръ были уже у него въ мачтахъ. Непріятели почитали его погибшимъ. Но онъ вдругъ со всѣми людьми своими устремляется на ихъ корабль. Самый младшій изъ его братьевъ, начальствовавшій подъ нимъ, бросается первый и показываетъ опыты чрезвычайной храбрости. Голландской Капитанъ былъ убитъ и корабль его меньше нежели въ полчаса взятъ въ плѣнъ.

кораблей (dd). Подобно сему знаменитому Римлянину, который, дабы дать время отступить своимъ и защитить Римъ, удерживаетъ силы цѣлаго войска, Дюгей-Труинъ предается одинъ опасности, останавливаетъ цѣлой флотъ, сражается съ нимъ, противуборствуетъ ему, и присоединяетъ къ славѣ спасенія своей эскадры славу удивленія непріятелей. Я послѣдую за нимъ въ сіи сѣверныя страны, куда ненасытная алчность препровождаетъ ежегодно Батавца, для обога-

---

(dd) Въ 1703 году, отправясь въ море съ тремя кораблями и двумя фрегатами, Іюля 7 числа встрѣтился онъ съ Голландскою эскадрою, состоящею въ пятнадцати военныхъ корабляхъ. Густой туманъ не прежде допустилъ его усмотрѣть оную, какъ уже подошедъ въ весьма близкое разстояніе. Онъ поднимаетъ сигналъ повелѣвающій отступить; но шесть непріятельскихъ кораблей, легчайшихъ въ ходу, приближаются къ нему и уже готовятся напасть на два отставшіе эскадры его корабля. Онъ не можетъ рѣшиться не подавъ имъ помощи предать ихъ въ руки противниковъ; повелѣваетъ на кораблѣ своемъ убавить парусовъ и пропустя ихъ остается позади для прикрытія оныхъ. Голландской шестидесяти-пушечный корабль подходитъ къ нему на пистолѣтный выстрѣлъ; Дюгей-Труинъ, четырьмя залпами дѣлаетъ его не способнымъ къ продолженію боя. Четыре другіе корабля соединяются вмѣстѣ и нападаютъ на него; онъ съ лишкомъ четыре часа сопротивляется имъ и бьется съ ними, покуда тяжелые корабли его удаляются. Какъ же скоро увидѣлъ ихъ внѣ опасности, то поставя всѣ паруса въ краткое время отдѣляется отъ непріятелей своихъ и уходитъ отъ нихъ изъ виду. Изъ всѣхъ бывшихъ съ Дюгей-Труиномъ приключеній сіе было для него любимѣйшее. Онъ лишился токмо тридцати человѣкъ, и имѣлъ удовольствіе спасти своихъ соотчичей, удовольствіе толико пріятное для души благородной.

щенія себя ловлею китовъ (ее). Природа, пріобыкшая къ безмолвію, не слышитъ тамо человѣческихъ гласовъ, какъ токмо, когда дерзновенный Европеецъ, влекомый жадностію злата, приходитъ туда грабить морскихъ чудовищъ. Тамъ Дюгей-Труинъ преслѣдуетъ Баштавцевъ. Въ одной рукѣ дер-

---

(ее) Извѣстно, что торговля Голландцовъ есть преобширная. Она заключаетъ въ себѣ всѣ сокровища твердыхъ земель и острововъ, и разпространяется отъ экватора до обоихъ полюсовъ. Одну изъ вѣтвей сея торговли составляетъ китовая ловля, производимая на берегахъ Шпицбергена. Голландцы открыли сію страну въ 1596 году; она лежитъ къ сѣверу между Гренландіею и Новою Землею. Солнце зимою пребываетъ тамъ цѣлые четыре мѣсяца подъ горизонтомъ. Небо всегда мрачное, воздухъ не дышущій никогда животворною теплотою, берега пустые и невоздѣланные, вѣчныя горы льдовъ, природа совсѣмъ дикая, подали древнимъ народамъ мысль, что тутъ поставленъ предѣлъ свѣта. Въ окрестностяхъ береговъ сея земли показывается великое множество китовъ, изъ коихъ иные бываютъ до двухъ сотъ футъ длиною. Голландцы обыкновенно въ Маіѣ мѣсяцѣ отправляются туда для промысла оныхъ, и возвращаются назадъ въ Августѣ или въ Сентябрѣ. Дюгей-Труинъ для раззоренія сего Голландскаго промысла пошелъ въ море съ пятью кораблями, съ которыми 30 Іюля 1703 года прибылъ онъ къ берегамъ Шпицбергена, и взялъ въ плѣнъ, или отпустилъ на выкупъ, или предалъ огню, болѣе сорока судовъ. Туманы, кои на сихъ моряхъ вѣсною и осенью бываютъ весьма густые, сокрыли отъ его поисковъ множество другихъ. Въ семъ плаваніи подвергался онъ великой опасности; ибо наступила вдругъ великая тишина вѣтра, въ продолженіе которой корабли его быстротою теченія унесло въ восемдесятъ одинъ градусъ сѣверной широты, и едва не сокрушило о льдистыя мѣли, которымъ не видно было края, и гдѣ бы гробъ Дюгей-Труиновъ сокрылся въ пустыняхъ составляющихъ конецъ свѣта.

жа мечь, а въ другой пламенникъ, нападаетъ на корабли ихъ, сѣчетъ и пожигаетъ оные. Льдистыя моря освѣщаются вдали сіяніемъ пламени. Англія многажды чувствовавшая уже храбрость его, нынѣ вновь испытуетъ оную (ff). Хотя два военные корабля избѣгли отъ его плѣну, однако не его въ томъ винить должно: одержанныя имъ побѣды его оправдываютъ. О измѣна! О вѣчное безславіе! Между тѣмъ какъ Дюгей-Труинъ сражается одинъ съ двумя страшными непріятелями, корабли сопровождавшіе его

(ff) Въ 1704 году Дюгей-Труинъ опустошилъ Англинскіе берега. Меньше нежели въ три четверти часа покорилъ онъ одинъ пятидесяти-пушечный корабль и двенатцать купеческихъ судовъ. Чрезъ нѣсколько времени потомъ взялъ онъ еще три Англинскихъ судна. Семидесяти двухъ-пушечный корабль и съ нимъ еще два другіе военные фрегата, посланные для охраненія береговъ, спаслись отъ него бѣгствомъ во время ночи. При концѣ похода въ опасномъ весьма сраженіи сдѣлана ему была гнусная измѣна: онъ бился съ двумя большими военными кораблями, поставившими его между двухъ огней; они изорвали у него всѣ парусы и поломали мачты. Дюгей-Труинъ палилъ обоими бортами, но имѣлъ нужду въ помощи. *Августъ*, бывшій съ нимъ корабль, вмѣсто поданія ему оной, распускаетъ всѣ свои паруса и удаляется. Два фрегата, какъ бы посторонніе сей битвы свидѣтели, не сдѣлали ни малѣйшаго движенія. Не возможно почти сомнѣваться, чтобъ не было у нихъ намѣренія погубить сего героя. Таковая измѣна есть не первая: исторія часто упоминаетъ о подобныхъ преступленіяхъ. Не безполезно примѣтить, что Капитанъ *Августа* не токмо свободою, но можетъ быть и жизнію своею, обязанъ былъ Дюгей-Труину, которой въ прошедшемъ году одинъ, ставъ позади онаго, спасъ и выручилъ его отъ Голландской эскадры. Дюгей-Труинъ по прибытіи въ Брестъ хотѣлъ смѣнить сего Капитана и отдать корабль его достойнѣйшему Офицеру; но тотъ, кто измѣнилъ отечеству, нашелъ себѣ покровителей.

удаляются, дабы не раздѣлять съ нимъ опасности. Однако есть нѣчто еще сего постыднѣйшее: покровительство, которое преступники себѣ обрѣли: ибо, отъ гордости ли то, отъ корыстолюбія ли, или отъ подлости, но есть люди почитающіе долгомъ защищать все то, что гнусно и безчестно. Дюгей-Труинъ чувствуетъ таковое оскорбленіе съ надменностію героя; намѣревается отрещись отъ моря и оставить службу. Сіе нещастіе Франціи умножило бы еще однимъ успѣхи тѣхъ, кои его къ тому принуждали; но долгъ вѣрноподданнаго вскорѣ потушаетъ въ немъ первый пылъ гнѣва: онъ не наказываетъ отечества своего за то, что оно имѣло нещастіе произвесть нѣсколько подлыхъ душъ; злопамятство есть новый непріятель принесенный имъ въ жертву своему Государю.

Побѣда спѣшитъ его утѣшить. Прославляя государство забываетъ онъ свои обиды. Новое титло славы присоединяется къ торжествамъ его: братъ его умираетъ съ оружіемъ въ рукахъ (gg). Семья геройская, ты за-

---

(gg) Въ 1705 году Дюгей-Труинъ взялъ въ плѣнъ одинъ Англинской военный семидесяти двухъ-пушечный корабль. Потомъ встрѣтился съ двумя Флессингскими Корсарами, на которыхъ наступилъ первой и принудилъ ихъ къ бѣгству. Онъ погнался за сильнѣйшимъ изъ нихъ; сей обороняется противъ него около двухъ часовъ. Дюгей-Труинъ во время сраженія взиралъ съ удивленіемъ на храбраго Корсара сего возвышающаго главу свою и съ мечемъ въ рукахъ преносящагося спокойно съ одного конца корабля своего на другой, посреди града пуль, осыпающихъ его со всѣхъ сторонъ. Того ради содержалъ онъ потомъ сего неустрашимаго человѣка съ отличнымъ уваженіемъ. Чрезъ нѣсколько дней послѣ того лишился онъ втораго брата своего, которому поручено отъ него было начальство надъ фрегатомъ. Сей

служиваешь почтеніе отъ потомства. Изъ трехъ братьевъ, двое показали образецъ, какъ умирать за отечество. Дюгей-Труинъ явилъ примѣръ, какъ должно жить для онаго.

Англинская эскадра, состоящая изъ двацати одного военнаго корабля, устремляется къ нему, нападаетъ на него и окружаетъ его. Уже одинъ изъ кораблей ея разбилъ онъ и содѣлалъ не способнымъ къ бою; но къ чему служитъ ему торжество сіе? Непріятели его суть возраждающаяся Гидра. Внезапу вѣтръ утихаетъ, сраженіе прерывается. Ночь разспространяетъ темноту свою по морю. Герой окруженный со всѣхъ сторонъ не можетъ спастися. На конецъ Англичане держатъ въ осадѣ сего страшнаго человѣка, толикократно производившаго на кораблях ихъ кровопролитіе. Однако душа его не унываетъ. Онъ хощетъ паденіемъ своимъ раздавить часть своихъ побѣдителей. Намѣревается при разсвѣтѣ дня броситься на самый сильнѣйшій изъ непріятельскихъ кораблей; вселяетъ во всѣхъ офицеровъ своихъ сіе отчаянное мужество, послѣднее чувствіе непобѣдимой души. Сонъ не можетъ прервать его безпокойствъ. Одинъ во время тишины ночной, стоитъ неподвижно, и прискорбныя очи свои то

молодой человѣкъ, преисполненный храбрости, взялъ уже два знатныя судна въ призъ. Онъ смертельно раненъ былъ пулею въ самое то время, когда бралъ въ плѣнъ одинъ сорокапушечный фрегатъ. Такимъ образомъ въ краткое время смерть похитила у него двухъ братьевъ, бывшихъ еще въ самыхъ цвѣтущихъ лѣтахъ; вѣроятно, что для прославленія себя въ свѣтѣ недоставало токмо имъ долгой жизни.

на гордыхъ окружающихъ его непріятелей возводитъ, то устремляетъ ихъ на корабль свой, достающійся имъ въ руки, то обращаетъ ихъ на сіе море, на коемъ толикократно былъ онъ побѣдителемъ, то подъемлетъ ихъ на небо, гдѣ вскорѣ появится день, который будетъ свидѣтелемъ его злощастія. Но вдругъ усматриваетъ онъ на горизонтѣ предзнаменованіе возстающаго вѣтра; тотчасъ отдаетъ приказы; ему съ молчаніемъ повинуются; всѣ паруса распущены, вѣтръ поднимается и корабль его быстро пролетаетъ сквозь пораженныхъ удивленіемъ непріятелей.

Таковыми знаменитыми подвигами Дюгей-Труинъ умножалъ ежедневно славу свою. Король пожаловалъ его Капитаномъ корабля; и сіе придаетъ ему еще болѣе рвенія служить съ похвалою отечеству своему. Новый народъ ополчается противъ Лудовика XIV. Португаллія, непріятельница Франціи по стеченію обстоятельствъ, соперница Гишпаніи по корыстолюбивымъ видамъ и по ненависти, продала себя Англіи по слабости. Золото и Алмазы Бразильскіе соединяются съ желѣзомъ странъ нашихъ, и сокровищи двухъ свѣтовъ употребляются къ опустошенію Европы. Дюгей-Труинъ съ тремя кораблями, дерзаетъ напасть на Португальскій флотъ, состоящій въ двухъ стахъ купецкихъ судахъ, сопровождаемыхъ шестью военными кораблями (hh). Онъ спѣшитъ по повелѣнію Госу-

(hh) Въ началѣ 1706 года произведенъ онъ въ Капитаны корабля и получилъ отъ Лудовика XIV указъ, повелѣвавшій ему съ тремя кораблями идти въ Кадиксъ, угрожаемый осадою. Бывъ на высотѣ Лиссабона, около пятнатцати миль въ море отъ

даря своего идти въ Кадиксъ, угрожаемый осадою. Подобно Вандому, бывши славою Франціи, предопредѣлено ему быть подпорою Гишпаніи. Уже героемъ симъ все учреждено къ защитѣ ввѣренныхъ ему мѣстъ. Подвиженъ, неутомимъ, летитъ онъ изъ порта въ совѣтъ, изъ совѣта на корабли свои; съ тою же неустрашимостію вѣщаетъ истинну, съ какою нападалъ на флоты (ii). Но страсти вельможъ суть непріятели опаснѣйшіе паче вооруженныхъ

онаго, увидѣлъ онъ флотъ, состоящій изъ двухъ сотъ судовъ, идущихъ изъ Бразиліи, подъ конвоемъ шести военныхъ Португальскихъ кораблей. Хотя имѣлъ онъ токмо три корабля, однако нимало не колеблясь напалъ на флотъ сей. Сраженіе продолжалось два дни. Никогда распоряженія его не были такъ хороши; никогда храбрость его не была такъ предпріимчива; но многія нещастныя обстоятельства, коихъ даже самъ разумъ не могъ предвидѣть, содѣлали сіе покушеніе его безуспѣшнымъ. При всѣмъ томъ однакожъ одержалъ онъ поверхность въ сей битвѣ, въ которой весьма близокъ былъ къ смерти: три ядра, одно за другимъ пролетѣли между его ногами; платье и шляпа его пробиты были многими пулями; самъ онъ съ легка раненъ былъ осколками.

(ii) Дюгей-труинъ по прибытіи въ Кадиксъ сдѣлалъ всѣ нужныя къ оборонѣ распоряженія. Маркизъ де Валдеканьязъ, одинъ изъ сихъ надменныхъ и суровыхъ людей, которые съ низкими душами занимаютъ высокія мѣста, былъ въ то время Губернаторомъ въ Кадиксѣ. Онъ сдѣлалъ великіе налоги для запасенія съѣстныхъ припасовъ, а имѣлъ оныхъ токмо на пятнадцать дней. Дюгей-Труинъ узнавъ сіе, почелъ за долгъ о томъ представить. Смѣлость и усердіе его не понравились. Поставили ему въ вину, что онъ печется о защитѣ Кадикса больше нежели самъ Губернаторъ. Съ сего времени при всякомъ случаѣ старались оскорблять его. Въ Гибралтарскомъ портѣ находилось тогда шездесятъ судовъ, нагру-

полковъ. Дюгей-Труиново чистосердечіе вмѣняется ему въ преступленіе; потомство узнаетъ, что наградою за подъятые имъ толь тяжкіе труды было оскорбленіе и оковы; толико то трудно блистающимъ единою знатностію прощать украшеннымъ добродѣтелями! Лудовикъ XIV имѣлъ душу великую, не могшую не чувствовать уваженія къ героямъ. Мало для него было отмстить за Дюгей-Труина; онъ заглаждаетъ оскорбленіе сіе новымъ знакомъ почтенія, возлагаетъ на него воинскій орденъ, храбрость вознаграждающій честію.

О вы завидующіе сему великому мужу, терзайтесь, онъ учиняется болѣе прежняго полезнымъ отечеству!

женныхъ съѣстными и военными припасами для непріятельскаго войска: онъ неотступно просилъ позволенія идти зжечь оныя, и отвѣчалъ за успѣхъ: не хотѣли позволить ему оказать сію важную услугу обѣимъ державамъ. Одна Гишпанская барка поступила весьма худо съ его шлюпками: онъ приказалъ задержать ее и требовалъ правосудія: Губернаторъ, вмѣсто отвѣта, сажаетъ его въ темницу. Тако награжденъ онъ былъ за свои попеченія! Таковое злоупотребленіе власти было бы и тогда гнусно, когдабъ оное учинено было противъ простаго человѣка. Лудовикъ XIV, по правосудію, по величію души своей и по уваженію къ Дюгей-Труину, принялъ на себя за него отмстить. Онъ требовалъ отъ Гишпанскаго Короля, чтобъ отнять правленіе Кадикса у сего Маркиза Валдеканьяза, и правленіе Андалузіи у Маркиза Вилладаріяса, шурина его. По возвращеніи своемъ Дюгей-Труинъ напалъ на купецкій Англинскій флотъ состоявшій изъ пятнадцати судовъ, конвоируемыхъ тридцати шести-пушечнымъ фрегатомъ. Онъ овладѣлъ симъ фрегатомъ и двенадцатью судами. Король пожаловалъ ему за сіе Орденъ святаго Лудовика.

Англія вооружаетъ сильный флотъ, идущій на помощь непріятелямъ Филиппа V. (kk). Дюгей-Труину поручено

(kk) Тронъ Филиппа V въ 1706 году казался быть совсемъ низринутымъ; но въ 1707 году, упорнымъ мужествомъ Гишпанцовъ, помощію Лудовика XIV и искуствомъ Маршала де Бервика, началъ онъ паки утверждаться. Алманская битва, которая изъ всѣхъ бывшихъ въ семъ вѣкѣ сраженій можетъ быть болѣе всѣхъ приноситъ чести полководцу, положеніе дѣлъ со всѣмъ перемѣнила. Побѣды послѣдовали одна за другою съ такою же скоростію, какъ прежде происходили пораженія. Португальцы, Англичане и Австрійцы, находившіеся въ Гишпаніи, повсюду были атакованы и побѣждены. Англія, по ненависти къ Лудовику XIV подкрѣплявшая Ерцгерцога, отправляетъ въ Португаллію флотъ, состоявшій изъ двухъ сотъ судовъ, наполненныхъ войсками и военными снарядами. Остановленіе флота сего для обѣихъ союзныхъ державъ заключало въ себѣ немалую важность, поелику Ерцгерцогъ не могъ безъ онаго держаться въ Гишпаніи. Попеченіе о семъ возложено было на Дюгей-Труина и Графа де Форбина, получившихъ повелѣніе отъ двора соединить свои эскадры. Они вышли изъ Бреста 9 Октября 1707 года, составляя вмѣстѣ четырнадцать кораблей; послѣ трехъдневнаго плаванія при входѣ въ каналъ увидѣли они купецкой Англинскій флотъ, препровождаемый пятью большими военными кораблями, а именно: *Кумберландъ* о 84, *Девонширъ* о 92, *Ройялъ-Оакъ* о 76, *Честеръ* и *Рубисъ* о 46 пушкахъ каждый. Всѣмъ извѣстны обстоятельства сего славнаго сраженія. Дюгей-Труинъ ожидалъ ежеминутно отъ Графа де Форбина сигналу вступить въ бой; наконецъ видя, что уже полдень наступаетъ, и что драгоцѣнное время упускается понапрасну, повелѣваетъ эскадрѣ своей напасть на непріятеля. Первоначально покаряетъ онъ подъ власть свою Флагманскій корабль *Кумберландъ;* потомъ *Честеръ* и *Рубисъ* берутся въ плѣнъ двумя эскадры его капитанами; уже намѣреваются *Ройялъ-Оакъ* взять абордажемъ, но вдругъ

сразиться съ нимъ. Корабли его соединяются съ кораблями знаменитаго человѣка, которой подобно ему былъ славенъ во Французскомъ флотѣ, но которой имѣлъ различное съ нимъ достоинство. Форбинъ, произшедшій отъ знатной крови, поддержалъ славу своего рожденія; Дюгей-Труинъ затмилъ низость своего. Первый далъ новый блескъ своимъ предкамъ, вторый доставилъ имя своему потомству. Одинъ всѣ преимущества употребилъ въ пользу, другой преодолѣлъ всѣ затрудненія. Оба неустрашимы, дальновидящи, ищутъ опасностей, презираютъ смерть, скоры въ рѣшеніяхъ, изобильны въ способахъ; но Форбинъ, рожденный быть предводителемъ флотовъ, былъ всегда превосходный арматоръ; Дюгей-Труинъ напротивъ того, рожденный быть простымъ арматоромъ,

---

побѣждающій его корабль возгарается: онъ пользуется симъ случаемъ и спасается бѣгствомъ. Оставался девяносто двухъ пушечный *Девонширъ*, имѣвшій на себѣ болѣе тысячи человѣкъ служителей. Дюгей-Труинъ могъ бы погнаться за *Ройялъ-Оакомъ* и легко овладѣть онымъ, но онъ наблюдая паче Государственное благо, нежели собственную славу свою, устремляется на *Девоншира*. Корабль сей возгарается и принуждаетъ его держаться одаль и сражаться съ нимъ на пистолетной выстрѣлъ. Вскорѣ огонь повсюду разспространяется, и сія страшная громада меньше нежели въ четверть часа превращается въ пеплъ. Всѣ бывшіе на немъ люди истреблены пламенемъ или водою. Объ ескадры взяли шесдесятъ транспортныхъ судовъ. Многіе арматоры, пользуясь разсѣянностію флота, побрали также знатное число призовъ. Послѣдователь Рапина Тойраса въ Англинской исторіи своей пишетъ, что разбитіе сего флота причинило дѣламъ Ерцгерцога столько же вреда, какъ и Алманзаская битва.

былъ всегда великимъ Адмираломъ. Первый служа отечеству, мыслилъ о наградѣ; вторый помышлялъ о славѣ. Форбинъ продавалъ свои услуги; Дюгей-Труинъ купилъ бы честь быть полезнымъ. Почто сихъ двухъ славныхъ воиновъ раздѣляло то самое, чему бы надлежало соединить ихъ вѣчнымъ союзомъ: честь совокупно сражаться за благо отечества! Уже обѣ соединенныя ескадры находятся въ виду Англинскаго флота. Форбинъ, отъ осторожности ли то, или отъ медленности, или отъ долгаго размышленія, какимъ образомъ напасть на непріятеля, (ибо не позволено въ великомъ человѣкѣ подозрѣвать какую либо безчестную причину), Форбинъ уменшаетъ вдругъ ходъ свой, и мѣшкаетъ дать сигналъ къ начинанію битвы. Дюгей-Труинъ, пріобыкшій считать минуты, разсудилъ, что есть обстоятельства позволяющія отступить отъ законовъ, и что лучше предупредить повелѣніе, нежели упустить побѣду. Естьли сіе есть проступокъ, то проступокъ сына отечества и героя; ему даже и успѣхъ для оправданія не нуженъ. Онъ наступаетъ; побѣда грядетъ по стопамъ его. Хитрость и дерзость, стремительное нападеніе и искусные повороты, покоряютъ власти его корабль начальника. Между тѣмъ окрестъ его по всюду сражаются; на великомъ пространствѣ моря царствуетъ кровопролитіе. Всѣ смѣшиваются между собою; кормы ударяются съ кормами; снасти съ снастями спутываются; волны обагряются кровію; громы разящіе и отражающіе гремятъ съ ужаснымъ трескомъ. Дюгей-Труинъ посреди ужаса и смятенія спокойнымъ окомъ примѣчаетъ образъ битвы, дабы подать куда потребно помощь, исправить поврежденныхъ, или довершить побѣды. Онъ усматри-

ваетъ страшный корабль, стомя пушками вооруженный, цѣлыми полками войскъ защищаемый. Туда наноситъ онъ свои удары предпочитая славѣ легкаго торжества честь опаснаго сраженія. Двукратно дерзаетъ сцѣпиться съ нимъ, двукратно возгарающійся на непріятельскомъ кораблѣ пожаръ принуждаетъ его отступить отъ онаго. *Девонширъ*, подобный огнедышущей горѣ, сгарая внутри, изрыгаетъ изъ себя еще того сильнѣйшій жаръ. Англичане единою рукою мещутъ огнь, другою погашаютъ обступающее ихъ пламя. Дюгей-Труинъ трепещетъ о участи толикаго числа храбрыхъ непріятелей своихъ; онъ желалъ бы побѣдить ихъ токмо для ихъ спасенія. Прежалостное зрѣлище для таковаго сердца, какъ его, смотрѣть на огромной корабль сей, згарающій посреди моря, и на ужасное сіяніе пламени далеко отсвѣчивающееся на волнахъ; видѣть толикое число несчастныхъ, бѣгающихъ въ безпамятствѣ или неподвижныхъ и оледеневшихъ посреди пламени, обнимающихъ другъ друга или самихъ себя терзающихъ, подъемлющихъ къ небу обгорелыя руки или съ дымящимися тѣлами низвергающихся въ море; и слышать трескъ пожара, стонъ умирающихъ, молитвы вѣры смѣшанныя съ воплями отчаянія и съ клятвами неистовства, до самой той ужасной минуты, въ которую корабль поглощается, бездна затворяется и все изчезаетъ. Высокій разумъ человѣческій да представляетъ чаще подобныя изображенія предъ глаза Государей повелѣвающихъ воинствовать! Между тѣмъ Дюгей-Труинъ гонится за устрашеннымъ флотомъ. Все обращается въ бѣгство, все разсѣевается. Море покрыто обломками кораблей; порты

наши наполняются плѣнными судами; и таково было слѣдствіе сего достопамятнаго сраженія, что изъ всѣхъ посланныхъ на помощь къ непріятелямъ кораблей ни единъ до нихъ не дошелъ: плоды Алманзаской битвы содѣлались вѣрными, Ерцгерцогъ видѣлъ упованія свои разрушенными, и Филлипъ V съ того времени могъ ласкаться надеждою, что тронъ его утвержденъ будетъ.

Я прехожу молчаніемъ многіе другіе подвиги Дюгей-Труина; начинанія его благоразумно предначертанныя; сраженія, въ коихъ торжествовалъ онъ всегда надъ превосходствомъ силъ; флотъ, на которой нападаетъ онъ и побѣждаетъ его во время бури, дѣло почти никогда не слыханное! Я не изображу вамъ сего героя, занемогшаго вдругъ во ожиданіи Англинской ескадры, и почти въ рукахъ смерти паче терзающагося желаніемъ сражаться нежели чувствованіемъ болѣзни. На краю гроба призываетъ онъ побѣду. Тако Александръ просилъ у Боговъ сраженія или смерти. Но я поспѣшаю достигнуть до сего славнаго похода, въ которомъ явилъ онъ толико мужества и дарованій, и показалъ, что онъ есть столь же великій сухопутный полководецъ, какъ и морской флотоначальникъ.

Со временъ открытія, завоеванія и раззоренія новаго свѣта, колеблется онъ всѣми ударами потрясающими Европу: и таково есть нынѣ злополучное величество Европейскихъ народовъ, что они не могутъ воевать безъ проливанія крови въ предѣлахъ Африки, Америки и Азіи. О Бразилія! обширная и богатѣйшая область, коликими кровавыми рѣками орошены златыя твои руды! уже въ сію войну Французскіе корабли нападали на могущественный

городѣ Ріо-Жанейро (11); но предводитель оныхъ паче мужественный нежели искусный, паче воинъ нежели вождь, вмѣсто пріобрѣтенія сокровищъ, поверженъ въ оковы. Дюгей-Труинъ предпріемлетъ отмстить за Короля своего и за отечество. Онъ находитъ въ самомъ себѣ способы, въ коихъ государство чувствуетъ недостатокъ: довольно ему имени своего и разума. Злато богатыхъ гражданъ, внемля гласу его, стекается для блага отечества, и корыстолюбіе дѣлается орудіемъ славы. Между

---

(11) Изъ всѣхъ Дюгей-Труиновыхъ подвиговъ извѣстнѣе и славнѣе всѣхъ взятіе Ріо-Жанейра. Европа наполнена была слухомъ о семъ отважномъ предпріятіи и мужественномъ исполненіи онаго. Ріо-Жанейро принадлежитъ Португальцамъ; оный есть самое величаишее и богатѣишее селеніе въ Бразиліи. Въ 1710 году Господинъ дю Клеркъ, капитанъ корабля, извѣстный храбростію своею и многими взятыми имъ знатными добычами, вознамѣрился осадить сей городъ. Онъ отправился изъ Франціи съ пятью военными кораблями, имѣя на оныхъ около тысячи человѣкъ солдатъ: но силы сіи были малы; разума же, замѣняющаго недостатокъ силъ и умножающаго оныя, въ немъ не было: чего ради принужденъ онъ былъ здаться плѣнникомъ съ шестью или семью стами человѣками; и какъ участь Америки всегда была такая, чтобъ быть позорищемъ жестокостей, то плѣнники сіи низвержены были въ темницы, гдѣ умирали отъ нищеты и голоду; лѣкари, перевязывавшіе раненыхъ, побиты на окровавленныхъ тѣлахъ воиновъ; самъ главноначальствующій, отдавшійся уже въ плѣнъ, умерщвленъ въ домѣ, отведенномъ ему для жительства. Всѣ сіи злодѣянія Португальцевъ оскорбляли Францію. Дюгей-Труинъ предлагаетъ двору употребить его оружіемъ мщенія. Худой успѣхъ перваго покушенія служитъ ему еще вящшимъ поощреніемъ. Но Государство истощенное десятилѣтнею войною, потеряніемъ толикаго числа людей въ неудачныхъ сраженіяхъ, не урожаемъ хлѣба и голодомъ, наставшимъ послѣ

тѣмъ шумящая молва, что Дюгей-Труинъ ополчается, принуждаетъ Голландію вооружать флоты; Англія, почитая берега свои угрожаемыми, собираетъ войски для защиты оныхъ; корабли разносятъ смятеніе и страхъ по всѣмъ селеніямъ; многочисленная ескадра назначается для осажденія гавани, въ коей герой сей пребываетъ. Тако движенія единаго человѣка разсѣеваютъ ужасъ въ Старомъ и Новомъ Свѣтѣ. Дюгей-Труинъ предупреждаетъ сію осаду и уже находится на морѣ. О вы, Французы,

---

ужасной 1709 года зимы, не въ состояніи было приличною силою ополчить руку его на брань. Торговое общество содѣлало то, чего не могло содѣлать Государство. Поспѣшно и тайно приготовлена ескадра. Дюгей-Труинъ вступилъ подъ паруса 9 Іюня 1711 года, и прибылъ Сентября 12 къ Устью губы Ріо-Жанейра. Многіе писатели старались великое предпріятіе сіе изобразить со всѣми въ ономъ любопытства достойными подробностями. Преодолѣнныя въ немъ трудности и претерпѣнныя опасности отнюдь небыли увеличены. Проповѣдыватель здѣсь не иное что есть, какъ бытописатель: предложить дѣянія было возвеличить героя; и самая величаишая похвала, каковую можно здѣлать Дюгей-Труину, состоитъ можетъ быть въ томъ, чтобъ представить читателю укрѣпленія Ріо-Жанейра. Въ одиннадцать дней овладѣлъ онъ симъ мѣстомъ и всѣми окрестными крѣпостями онаго. Потеря Португальцовъ была превеликая: шесть сотъ десять тысячь крузадовъ подати, ужасное множество товаровъ или разграбленныхъ, или огнемъ истребленныхъ, или перенесенныхъ на Французскую Ескадру, шездесятъ купецкихъ судовъ, три военныхъ корабля и два фрегата взятыхъ или сожженныхъ, причинили сему селенію болѣе нежели на двадцать пять милліоновъ убытка. Прискорбно человѣчеству, что герои единаго царства не иначе содѣлываются знаменитыми, какъ токмо раззореніемъ и несчастіемъ другаго.

которые въ темницахъ Рio-Жанейра, обремененныя оковами руки свои съ тяжкими вздохами подъемлете къ небу, умоляя его о избавленіи васъ отъ жестокосердыхъ вашихъ побѣдителей; ахъ! естьли бы какой благотворительный духъ принесъ вамъ вѣдомость, что Дюгей-Труинъ приближается, какими бы радостными восклицаніями наполнились своды глубокихъ вашихъ пещеръ! Онъ летитъ со флотомъ своимъ: мигъ прибытія его есть мигъ нападенія. Но какая могущественная рука совокупила въ единомъ мѣстѣ толико опасностей и толико препонъ?

Я вижу гавань, въ которую узкій проходъ, стесненный еще и паче великимъ камнемъ, съ обѣихъ сторонъ защищенъ множествомъ крѣпостей. Триста громовыхъ жерлъ расположены тако, чтобъ имъ согласно и во едино мѣсто изрыгать пресѣкающіеся между собою огни: посреди входа седмь военныхъ кораблей представляютъ страшную преграду: по другую сторону возвышаются новыя твердыни, башни, земленые валы, бастіоны, укрѣпленные острова. Послѣ толикихъ укрѣпленій остается еще самъ собою крѣпкій городъ Рio-Жанейро, воздвигнутый между тремя прикрывающими его и защищающими горами. Каждая изъ сихъ горъ покрыта бойницами, коихъ орудія гремятъ подобно какъ бы съ высоты небесъ. Повсюду зрю я крѣпости, рвы, окопы, пушки и окрестъ оныхъ двѣнадцать тысясь обученнаго въ Европѣ войска.

Дюгей-Труинъ даетъ сигналъ прорываться въ проходъ: триста огнедышущихъ орудій мещутъ въ него смерть. Дюгей-Труинъ непоколебимымъ и равнымъ ходомъ шествуетъ въ передъ сквозь огненный ліющійся на него дождь. Непріятель удивляется, и флотъ прорвался. День, освѣщавшій сіе тор-

жество, протекаетъ: нощь едва наступившая внемлетъ уже свистанію летающихъ по воздуху бомбъ, низвергающихся на главы гражданъ подъ кровлею домовъ ихъ. Съ разсвѣтомъ дня новое начинается сраженіе. Островъ, важное мѣсто, окруженъ и взятъ приступомъ. Португальцы обращаются въ бѣгство; собственными руками своими сожигаютъ они корабли свои. Все готово для высадки войскъ. Различныя хитросоставленныя движенія и ложныя нападенія приводятъ непріятеля въ обманъ, и войски Французскіе уже наберегу.

Съ сего времени въ Дюгей-Труинѣ, обитавшемъ до селѣ токмо на моряхъ, являются всѣ сухопутнаго военачальника доблести: онъ устроиваетъ воиско, учреждаетъ оное въ боевой порядокъ, избираетъ мѣста для передовыхъ стражебъ, располагаетъ ихъ такъ, что онѣ взаимно однѣ другихъ подкрѣплять могутъ, обозрѣваетъ мѣстоположеніе, обращаетъ непріятельскія погрѣшности въ пользу свою, предохраняетъ себя отъ нечаянныхъ нападеній, не даетъ колеблющимся противникамъ паки утвердиться, отступаетъ когда нужно, пользуется преимуществами, иногда съ осторожностію, иногда быстро и стремительно, съ такимъ же искуствомъ осаждаетъ крѣпости, съ какимъ сражается съ войсками; толико то есть истинна, что случай показуетъ таланты полководца: можетъ статься Дюгей-Труинъ могъ бы столь же легко спорить въ достоинствѣ съ Кондеями и Тюренями, какъ съ Рюйтерами и Дюкеснами.

Уже онъ покорилъ и занялъ двѣ высоты, повелѣвающія городомъ; измѣрилъ окружающее его пространство земли; изчислилъ всѣ силы и надежды непріятельскія; усмотрѣлъ

мѣста удобныя къ нападенію; овладѣлъ полемъ и поставилъ на немъ бойницы, разрушающія стѣны и валы градскіе. Корабельная артиллерія подкрѣпляетъ сіи въ разныхъ мѣстахъ воздвигнутыя бойницы: все готово; вмѣстѣ съ разсвѣтомъ дня откроется приступъ. Между тѣмъ ночью предположено овладѣть однимъ мѣстомъ. О ужасная ночь! Ночь гибельная! Тишина ея вдругъ прерывается пальбою изъ всей Дюгей-Труиновой артиллеріи. Въ тожъ самое время небо покрывается тучами: блескъ молній соединяется съ быстрымъ и безпрерывнымъ сверканіемъ бойницъ: звукъ пушекъ совокупленный съ сильными ударами грома, отзывающійся въ каменныхъ горахъ страшный гулъ, обрушающіеся стѣны, шумъ колеблющагося моря; все сіе, происходившее во мракѣ темной ночи, составляло окрестъ Рio-Жанейра люпое и ужасное позорище. Жители обращаются въ бѣгство. Корыстолюбіе уноситъ съ собою сокровищи свои во глубину лѣсовъ и въ горныя пещеры. Сами изумленные воины уступаютъ стремительному нападенію, бѣгутъ: руки ихъ предаютъ пламени хранилища общенародныхъ богатствъ; но потаенно сокрываютъ въ недрахъ земли мстительные огни. Дюгей-Труинъ приближается съ толикою осторожностію, какъ будто бы онъ не былъ побѣдитель: онъ довершаетъ, и съ такою же попечительностію оканчиваетъ свою побѣду, съ каковою началъ оную. Какое зрѣлище для сего героя, когда Французы, стонавшіе на семъ чужестранномъ брегу въ темницахъ, носящіе на обезображенномъ лицѣ своемъ напечатлѣнные знаки претерпѣннаго ими несчастія, имѣя видъ блѣдный, очи томные, и тѣло едва прикрытое рубищемъ, пришли толпою и обнимая

колѣна его, и лобызая окровавленную руку сію, называли его стократно своимъ избавителемъ и изъявляли ему сію живую и чувствительную благодарность, которую знаютъ одни токмо несчастные!

Но побѣда еще не на твердомъ основаніи. Непріятели собрали разсѣянныя войски свои; сильная помощь поспѣшаетъ соединиться съ ними: Албукеркъ съ арміею приближается къ нимъ; Албукеркъ, славный торжествами своими: имя его у Португальцовъ есть знаменіе побѣды. Дюгей-Труинъ все предвидѣлъ и противъ всего взялъ мѣры къ своему защищенію. Три поставленныя имъ стражбы ручаются за цѣлость завоеванныхъ имъ мѣстъ; но онъ желаетъ предупредить соединеніе двухъ армій. Шествуетъ; ночь способствуетъ ему. Непріятели чаютъ его быть еще подъ стѣнами градскими; а онъ уже предъ ними. Воины его протянувшись строемъ представляютъ имъ страшное чело свое, и присоединяютъ къ храбрости Французовъ величавость побѣдителей. Таковая отважность сего героя безъ кровопролитія приноситъ ему плоды сраженія. Непріятели предавшіеся ужасу, приходятъ къ нему договариваться о выкупѣ города, и предлагаютъ ему все селеній своихъ злато. Уже онъ предписываетъ имъ законы, и беретъ отъ нихъ Аманатовъ. Тщетно Албукеркъ на другой день припекаетъ съ пятнадцатью тысячами войска; напрасно нѣкоторые Португальцы, алкая вступить въ сраженіе и надѣясь одержать верьхъ, утверждаютъ, что побѣда оправдаетъ все, и что удачное вѣроломство свергаетъ съ себя имя преступленія. Дюгей-Труинъ не допускаетъ непріятеля употребить въ дѣйство сіе опасное правило. Готовый всегда къ бою, принуждаетъ

онѣ исполнить по договору; воины его держа одною рукою мечь, другою похищаютъ Бразильскія богатства.

Гряди, знаменитый побѣдитель, неси въ отечество твое Американскія сокровища. Но колико ничтожество человѣческое смѣжно съ величествомъ! Дюгей-Труинъ, воздвигнувъ памятники побѣдъ на брегахъ новаго свѣта, едва не погибаетъ въ волнахъ (mm). Мѣста, бывшія свидѣтелями преславныхъ подвиговъ его, едва не становятся его гробницою! Наконецъ послѣ двухъ дневной бури, море утихаетъ, и герой сей возвращается франціи. Имя его твердится во устахъ всѣхъ; повсюду, гдѣ появляется, взоры всѣхъ устремляются на него (nn).

(mm) Дюгей-Труинъ, возвращаясь съ эскадрою своею во Францію, выступилъ въ море Ноября 13 числа. Около высоты Азорскихъ острововъ застигла его ужасная буря, продолжавшаяся цѣлые два дни. Вся эскадра его разбросана была и находилась въ великой опасности. Корабль Дюгей-Труиновъ едва не потопленъ былъ страшнымъ водянымъ смерчемъ, упавшимъ на носъ онаго и погрузившимъ его почти посамую гротъ-мачту. Потрясеніе было столь сильное, что у всѣхъ волосы поднялись дыбомъ. Какая смерть при возвращеніи домой послѣ побѣды! Кажется какъ будто природа нарочно избираетъ сіи часы славы, дабы напомянуть героямъ, что они неиное что суть какъ человѣки. Два корабля погибли въ сію жестокую бурю. Дюгей-Труинъ избавясь отъ толикихъ опасностей прибылъ въ Брестъ Февраля 12 числа 1712 года, въ самый тотъ день, въ которой скончалась Герцогиня Бургонская. Облаченная въ ризу печали Франція немогла предаться тогда радости о толико благополучномъ успѣхѣ; побѣдоносныя восклицанія заглушаемы были гласомъ стенанія.

(nn) Дюгей-Труинъ паче всѣхъ наслаждался народною къ себѣ любовію. При возвращеніи его изъ Рio-Жанейра всѣ жадничали его увидѣть. По улицамъ народъ собирался вокругъ его

Простой народъ, меньше ослѣпляющійся гордостію и чувствующій лучше разстояніе между собою и великими людьми, или который можетъ статься, будучи не столь завистливъ, чистосердечнѣе изъявляетъ удивленіе свое, собирается вокругъ его толпами, теснится, бѣжитъ за нимъ и смотритъ на него, какъ бы на нѣкое проявившееся во Франціи дивное и рѣдкое зрѣлище.

Лудовикъ XIV награждаетъ его по достоинству. Есть возмездіе дающее, такъ сказать, новое бытіе, и которое тѣмъ блистательнѣе становится, чѣмъ далѣе отходитъ отъ своего источника: оное есть благородство: установленіе благовидное, паче можетъ быть оскорбительное, нежели приносящее честь человѣчеству; но полезное само по себѣ, и опасное токмо своими злоупотребленіями (oo). Щастлива та область, гдѣ сіе условное

толпами и обращалъ на него взоры свои съ тою алчностію, съ каковою смотритъ онъ на все чрезвычайное. Нѣкогда мимо таковой толпы проходитъ одна знатная госпожа; она вопрошаетъ о причинѣ сего стеченія народнаго; сказываютъ ей, что смотрятъ на Дюгей-Труина: тогда сама она продирается сквозь толпу и приближается къ нему, дабы лучше его увидѣть. Дюгей-Труинъ удивляется тому: *Государь мой*, говоритъ ему госпожа, *не удивляйтесь; я очень любопытна видѣть живаго героя.* Когда по окончаніи походовъ своихъ возвратился онъ въ Сентъ-Мало, то весь городъ обратился къ нему. Матери показывали его дѣтямъ своимъ, которые въ сихъ нѣжныхъ лѣтахъ, когда разсказы другихъ легко впечатлѣваются въ память нашу, прежде нежели видѣли его, научились уже удивляться ему.

(oo) Благородство есть единое изъ отличій самое блистающее и болѣе всѣхъ льстящее тщеславію людей; сіе установленіе однакожъ не у всѣхъ народовъ существуетъ. Оно неизвѣстно

благородство не попираетъ ногами благородства достоинствъ, и гдѣ, будучи установлено для представленія добродѣтели, не есть оно ни украшеніе порока, ни щитло безпечности, ниже стопа гордости! О Дюгей-Труинъ, когда Король почтилъ тебя симъ отличіемъ, Франція не вопрошала чѣмъ ты заслужилъ оное. Двѣнадцать побѣжденныхъ флотовъ и болѣе четырехъ сотъ взятыхъ или созженныхъ судовъ; вотъ твои права! прежде нежели содѣлался благороднымъ, былъ уже ты героемъ. Почему въ морской службѣ, болѣе нежели въ прочихъ, усматриваются сіи чрезвычайные люди, которые всемъ самимъ себѣ обязаны? (pp) Жанъ-

---

въ Китаѣ, безсомнѣнія потому, что мудрость законовъ служитъ тамъ вмѣсто всѣхъ пружинъ. Незнаютъ его почти во всемъ востокѣ, для того, что тамъ, гдѣ нѣтъ ни малѣйшаго посредства между однимъ и всѣми, страхъ истребляетъ честь. Оно утвердилось въ Европѣ, потому ли, что всѣ области въ оной населены были ордами побѣдителей, и что война есть главнѣйшій источникъ неравенства; или потому, что власть главныхъ повелителей, больше колеблемая въ ней, имѣла нужду въ степени гражданъ, дабы составить перевѣсы и равновѣсіе. Какъ бы то ни было, но оное есть одна изъ главнѣйшихъ пружинъ новѣйшихъ нашихъ правленій: оно весьма полезно для государствъ, когда предки не составляютъ достоинствъ, и когда имена не предпочитаются добродѣтелямъ. Надлежало бы еще, чтобъ щитла сіи не разточались, а паче всего не были бы цѣною злата. Извѣстно какимъ образомъ Дюгей-Труинъ пріобрѣлъ сіе отличіе. Въ грамотахъ данныхъ ему на дворянство изображена часть почтенной его службы: онъ получилъ ихъ въ Іюнѣ мѣсяцѣ 1709 года. Гербы его имѣютъ надпись: Dedit haec insignia virtus.

(pp) Великое число мореходцевъ сами собою взошли на высокія степени. Я уже сказалъ о Жанъ-Бартѣ, которой, бывъ рыбакомъ, наконецъ повелѣвалъ эскадрою; о Рюйтерѣ, кото-

Бартъ и Дюкеснъ, безсмертныя имена, оба родившіеся въ низкомъ состояніи, подвигами своими достигли до величія; и ты Рюйтеръ! руки твои побѣждавшія королей и предводительствовавшія побѣдоносными Батавскими флотами, распускали паруса и тянули снасти.

Дюгей-Труинъ содѣлавшись изъ простаго Арматора начальникомъ эскадры и потомъ Генераломъ-Порутчикомъ (qq),

---

рой изъ корабельнаго юнки сдѣлался главноначальствующимъ въ Голландскомъ флотѣ. Адмиралъ Тромпъ, столь знаменитый побѣдами своими противъ Гишпанцовъ и Англичанъ, былъ также человѣкъ изъ низкаго состоянія возникшій. Французской славный мореходецъ Дюкеснъ достоинствами своими достигъ до высокихъ чиновъ. Онъ былъ сынъ одного морскаго капитана; родился въ 1610 году и будучи семнадцати лѣтъ служилъ подъ начальствомъ отца своего. Продолжалъ на морѣ службу шестьдесятъ лѣтъ, и во всѣхъ сраженіяхъ отличался всегда смѣлыми своими поступками, или побѣдами. Но болѣе всего прославился онъ Сицилійскою войною, противуборствуя великому Рюйтеру, гдѣ съ меншими силами въ трехъ сраженіяхъ, а именно Генваря 3, Апреля 22 и Іюня 2 чисѣ, 1676 года, побѣдилъ соединенные Голландской съ Гишпанскимъ флоты. Во второмъ изъ сихъ сраженій Рюйтеръ былъ убитъ. Европа, Азія и Африка попеременно были свидѣтелями его храбрости. Дюкеснъ сдѣлался Генераломъ Французскихъ морскихъ силъ и умеръ въ Парижѣ Февраля 2 дня 1688 года, на 78 году отъ рожденія своего. Дюгей-Труинъ отъ нижаишаго еще начала подобнымъ же образомъ возшелъ на первыя степени морскихъ чиновъ. Таковые примѣры должно всегда представлять глазамъ гражданъ, дабы они вѣдали, что великія дарованія могутъ возводить на высокія мѣста, и что достоинство не всегда имѣетъ нужду въ предкахъ.

(qq) Дюгей-Труинъ пожалованъ былъ Контръ-Адмираломъ въ началѣ Августа 1715 года, первостепеннымъ Кавалеромъ Ордена святаго Лудовика Марта 1 дня 1728 года, Генераломъ-Порутчикомъ тогожъ мѣсяца 27 числа.

возвысился столько, что зависть не могла непоставлять ему того въ преступленіе. Сіи малодушные и тщеславные люди, которые во единое время хотятъ пользоваться и пріятностями нѣги и наградами принадлежащими трудамъ, дерзаютъ величаться дѣлами предковъ своихъ, и непрощаютъ герою подвиговъ имъ самимъ содѣянныхъ. Дюгей-Труинъ могъ сказать имъ тожъ самое, что Маріусъ сказалъ вельможамъ Римскимъ: вы завидуете моей славѣ; но для чегожъ не завидуете моимъ трудамъ, моимъ опасностямъ, моимъ битвамъ? для чего незавидуете моей крови, которую проливалъ я за отечество?

Сіе не отъ того происходило, чтобъ Дюгей-Труинъ раздражалъ зависть высокомѣрными выраженіями гордой души, весьма чувствующей свое преимущество. Онъ имѣлъ свойственную великимъ людямъ скромность. Въ донесеніяхъ о побѣдахъ своихъ себѣ одному не отдавалъ онъ справедливости. Онъ старался заслужить похвалу; но проповѣдовать ее предоставлялъ молвѣ народной. Не пышенъ въ дѣяніяхъ своихъ, не надмененъ въ разговорахъ: два опаснѣйшіе соблазнителя добродѣтели, счастіе и слава, не могли его развратить. Если бы громкость имени его не повсюду за нимъ послѣдовала, то, говоря съ нимъ, можно бы было забыть, что онъ герой.

Море въ обитающихъ на немъ влагало всегда естественную горделивость. Оно есть жилище свободы. Тамо не тотъ рабственный воздухъ, которымъ дышемъ мы въ обширныхъ темницахъ градскихъ; тамъ не утѣсняютъ насъ злодѣи. На безпредѣльномъ Океанѣ семъ душа наша распространяется и возвеличивается. Въ Дюгей-Труинѣ съ тихимъ нравомъ соединялась сія благородная гордость;

но онъ оказывалъ ее въ однихъ сраженіяхъ; никогда не являлась она въ бесѣдахъ, или являлась токмо тогда, когда ложь и зависть осмѣливались опровергать его славу. Онъ возносился, когда хотѣли его унизить; грозенъ былъ, когда его оскорбляли.

Никогда честь его не подвержена была соблазну корыстолюбія (rr). Какія сокровища старался онъ сохранять во врємя бою? флагъ свой и славу Франціи. Побѣдитель Бразиліи и четырехъ сотъ кораблей оканчеваетъ жизнь свою едва не въ бѣдности.

Не удивительно, что въ непріятеляхъ своихъ почиталъ онъ мужество: нѣкая тайная гордость побуждаетъ насъ чтить побѣжденныхъ нами; но онъ безъ зависти видѣлъ оное въ тѣхъ, кои подъ нимъ служили. Онъ внушалъ его воинамъ своимъ, сею предусмотрительностію, которая все объемлетъ; сею увѣренностію, не сомневающеюся никогда въ успѣхахъ; сими расположеніями, кои по необходимости производятъ въ войскахъ храбрость; симъ строгимъ наблюденіемъ воинскаго благочинія, которое есть то самое для мужества, что

(rr) Безкорыстіе, сія столь рѣдкая добродѣтель, была единая изъ главныхъ душевныхъ свойствъ Дюгей Труина. Пирръ сказалъ Римскимъ посланникамъ, подносившимъ ему богатые дары: *я не купецъ, а царь; и пришелъ сюда не злата искать, но воевать желѣзомъ.* Подобныя сему чувства имѣлъ Дюгей-Труинъ, повелѣвая кораблями Людовика XIV. Вмѣсто того чтобъ изъ войны дѣлать постыдной торгъ, часто, по окончаніи дѣйствія, видали его собственнымъ имѣніемъ своимъ награждающаго воиновъ за храбрость ихъ.

умѣренная и воздержная жизнь для тѣла (ss); симъ человѣколюбивымъ о сохраненіи крови ихъ попеченіемъ; ибо предъ его глазами воины были люди.

При дворѣ, гдѣ честолюбіе нещадитъ даже самой дружбы, гдѣ все забываютъ, кромѣ самихъ себя и своихъ непріятелей, онъ ходатайствовалъ о производствѣ офицеровъ своихъ, повергалъ предъ стопы престола дѣянія простыхъ воиновъ, коихъ имени безъ него никогда не узналъ бы Государь ихъ. Лудовикъ XIV въ награжденіе за одну изъ его побѣдъ жалуетъ ему пенсію. Дюгей-Труинъ проситъ Короля своего обратить оную одному храброму въ бѣдности живущему офицеру, тяжко раненому въ сраженіи (tt). Поступокъ сей, хотя въ протчемъ токмо

(ss) Онъ въ воинскомъ благочиніи держался правилъ древнихъ народовъ. Почиталъ оное душою войны, и надежнымъ залогомъ побѣдъ. Никогда ни подъ какимъ предлогомъ не терпѣлъ онъ, чтобъ данныя имъ повелѣнія остались безъ исполненія; никогда не пропускалъ онъ добраго дѣла безъ награжденія, худаго безъ наказанія. Онъ въ воинскомъ благочиніи не токмо былъ строгъ, даже иногда жестокъ; но въ сей части самое излишество полезно.

(tt) Сказуемое здѣсь о немъ случилось въ 1707 году, послѣ славной битвы между Англинскимъ флотомъ и двумя соединными Французскими эскадрами, изъ коихъ одною предводительствовалъ Дюгей-Труинъ, а другою Форбинъ. Король пожаловалъ Дюгей-Труину тысячу ливровъ пенсіи. Дюгей-Труинъ написалъ къ Министру письмо, прося его отдать оную корабля его Капитанъ Лейтенанту, у котораго, во время сѣчки ихъ съ кораблемъ *Кумберландомъ*, отстрѣлена была нога, и которому пенсія нужнѣе была чемъ ему. *Я за великую почту себѣ награду*, примолвилъ онъ, *ежели офицеры мои будутъ произведены.*

справедливый, но по развращенію нравовъ нашихъ есть рѣдкій и великій.

Состраданіе всегда свойственно было героямъ. Таковы были Александръ, Кесарь, Генрихъ IV, Конде, величавы и снисходительны, грозны и милосерды: таковъ же былъ и Дюгей-Труинъ. Пріятно видѣть его заботящагося, видя пожаръ или кораблекрушеніе; летящаго на помощь къ несчастнымъ; утѣшающаго побѣжденныхъ; оплакивающаго смерть своихъ друзей; объемлющаго умирающихъ братьевъ своихъ; прижимающаго ихъ къ своей груди; смѣшивающаго слезы свои съ ихъ кровію. Какъ! онъ проливаетъ потоки слезъ! тотъ ли это герой, отъ котораго, трепетала Англія? Благополученъ, естьли бы не имѣлъ онъ никогда кромѣ сихъ толико благородныхъ слабостей! Но потомство отдастъ ему по крайней мѣрѣ сію справедливость, что утѣхи были для него не иное что какъ отдохновеніе отъ славы.

Онъ въ Лудовикѣ XIV не толико любилъ Государя своего, колико великаго человѣка; и когда Монархъ сей скончался, тогда Парижъ видѣлъ въ Дюгей-Труинѣ примѣръ, какъ подданный оплакиваетъ Короля своего.

Не возмните якобы въ мирное время герой сей неполезенъ былъ Франціи. Дни гражданина всегда нужны отечеству. Иногда углубленный въ ученыя упражненія и размышленія, приносящія остроумнымъ людямъ болѣе пользы, нежели самыя книги, почерпаетъ онъ обширныя свѣденія въ искуствѣ толико его прославившемъ; иногда трудится надъ сочиненіемъ сихъ записокъ, кои будутъ вѣчнымъ для потомства поученіемъ; въ портахъ, начальству его ввѣренныхъ, сохраняетъ душу службы, порядокъ; наблюдаетъ строго

воинское благочиніе, которое въ мирное время всегда клонится къ ослабѣванію; прилагаетъ неусыпное попеченіе о приведеніи въ совершенство кораблестроенія, предметъ мореплаванія можетъ быть самоважнѣйшій, и который еще и по нынѣ толико недостаточенъ (uu); засѣдаетъ въ совѣтѣ сего

(uu) Не должно удивляться, что кораблестроеніе сопряжено еще съ толикими недостатками, между тѣмъ какъ гражданское храмосозиданіе возведено на высочайшую степень совершенства. Здѣсь не мѣсто сравнивать между собою сіи два зодчества: примѣтимъ токмо, что зданія одного изъ нихъ строятся на твердой землѣ, а суда другаго безпрестанно подвержены бываютъ не постоянству воды и вѣтра. Первому извѣстны сила и качество употребляемыхъ имъ веществъ; второе хотя такогожъ рода лѣса употребляетъ, но оные весьма различествуютъ въ качествѣ своемъ. Домы никакими внѣшними силами не попираются, никакихъ чувствительныхъ перемѣнъ не страшатся; корабли должны безпрестанно претерпѣвать, удары отъ волнъ, потрясенія отъ вѣтровъ, и противустоять въ сраженіяхъ ужасному дѣйствію пушекъ. Наконецъ различныя части гражданскихъ зданій заключаются почти всегда въ прямыхъ чертахъ и плоскихъ поверхностяхъ; содержаніе между сими частями легко находить можно, и геометрія давно уже опредѣлила величину и силу угловъ составляемыхъ ими; въ корабляхъ почти всѣ составляющія ихъ части заключаются въ кривыхъ линеяхъ, и сей криволинейной образъ бываетъ еще въ каждой части различенъ. Извѣстно каково трудно проводить всѣ сіи кривыя черты и соглашать ихъ между собою. Другая причина, останавливающая много успѣхи корабельнаго строенія, состоитъ въ таинствѣ, въ какомъ каждый изъ корабельныхъ мастеровъ содержитъ свой собственный образъ строенія. Имъ позволяютъ скрывать оный и предавать отъ отца къ сыну, яко богатое наслѣдство. Сокровенные такимъ образомъ способы строенія не могутъ быть судимы учеными людьми и поправляемы собраніемъ

Индѣйскаго общества (xx), основаннаго Колбертомъ, пришедшаго потомъ въ упадокъ, и паки наконецъ изъ развалинъ своихъ возникшаго; тако изъ средины сверженнаго бурею пня исходитъ сильная отрасль, возрастаетъ, высится, и вскорѣ становится тверже самаго древа, давшаго ей бытіе. Филиппъ призываетъ его на совѣтъ: Дюгей-Труинъ наставляетъ Государя своего и согражданъ своихъ такимъ же образомъ, какъ побѣждалъ непріятелей, со скромностію, но мужественно.

просвѣщенныхъ умовъ. Для отвращенія сего злоупотребленія надлежало бы поставить закономъ, чтобъ корабельные мастера всѣ свои планы и чертежи отдавали въ Адмиралтейскую Коллегію. Въ Англіи законъ сей наблюдается. Но самое большое препятствіе, недопускающее искуству сему достигнуть до совершенства, есть безконечное множество знаній, на коихъ оное основано, и безъ которыхъ не можно никогда опредѣлить, какія суть содержанія и степени кривой линеи, наиболѣе способной къ тому, чтобъ благопріятствовать напору вѣтра, преодолѣвать сопротивленіе воды, производить равновѣсіе между всѣми частями, и соединять скорость съ твердостію. Главная трудность состоитъ въ томъ, что воздухъ и вода дѣйствуютъ противнымъ образомъ на тѣло корабля, и что степень дѣйствія ихъ не съ такою точностію извѣстенъ, какая нужна для рѣшенія великаго числа вопросовъ.

(xx) Въ 1723 году Регентъ Дюкъ Орлеанскій, прилагавшій о торговомъ сообществѣ Индейскомъ такое ревностное попеченіе, съ какимъ люди подобныхъ ему свойствъ пекутся о всѣхъ новыхъ предпріятіяхъ, почиталъ за надежнѣйшее къ преуспѣянію въ томъ средство слѣдовать мнѣніямъ Дюгей-Труина. Онъ далъ ему почетное мѣсто въ совѣтѣ Индейскаго общества. Первой министръ прилѣжно распрашивалъ его, какъ о главномъ правленіи сего общества, такъ и о

Дворъ перемѣняется. Довѣренность къ Дюгей-Труину всегда пребываетъ таже. Алжиръ (уу)! Ты трепещешъ видя Французской флагъ. Молнія, превратившая тебя почти въ пепелъ при Лудовикѣ XIV, дымится еще. Дюгей-Труинъ идетъ защищать права человѣчества у всѣхъ народовъ, торгующихъ вольностію людей. Повсюду почитаютъ въ немъ не столько посланника великаго Короля, сколько героя. Онъ договаривается, какъ славный побѣдами мужъ, съ горделивостію.

На концѣ пойдетъ ли онъ паки по кровопролитному пути сраженій (zz)? Весь свѣтъ колеблется: Франція

подробностяхъ онаго. Дюкъ Орлеанскій, простиравшій далеко умозрѣніе свое и чувствовавшій нужду въ наставленіяхъ, опредѣлялъ извѣстные часы для совѣщанія съ Дюгей-Труиномъ о торговлѣ: такимъ образомъ о семъ важномъ для нынѣшнихъ державъ предметѣ разсуждаемо было съ глубокомысліемъ. Князь дѣлалъ честь герою, герой научалъ Князя.

(уу) Въ 1731 году Графъ Морепасъ исходатайствовалъ, чтобъ поручить Дюгей-Труину эскадру, которую Король посылалъ въ Средиземное море. Эскадра сія назначена была для подкрѣпленія важности Французскаго народа во всемъ Средиземномъ морѣ. Она отправилась Іюня 3 числа и заходила въ Алжиръ, въ Тунисъ, въ Триполи и въ Смирну. Дюгей-Труинъ повсюду принятъ былъ съ великою честію и сдѣлалъ со всѣми полезные для государства торговые договоры. Эскадра его Ноября перваго дня возвратилась въ Тулонъ.

(zz) Въ 1733 году между Франціею и Германіею возгорѣлась война. Поелику Англія вооружила тогда знатный флотъ, того ради и Французской дворъ повелѣлъ корабли свои готовить въ Брестъ, и начальство надъ оными поручить Дюгей-Труину. Здравіе его было уже весьма слабо; но усердіе къ службѣ казалось подкрѣпило его силы. Между тѣмъ пріуготовленія сіи были напрасныя. Съ Императоромъ сдѣлался миръ, и

ополчается противъ Германіи; Англія готовитъ флоты. Французскіе корабли вооружаются въ портахъ: честь повелѣвать ими воспламеняетъ Дюгей-Труина, и огнь младости возгарается въ немъ. Сіи моря, свидѣтели торжествъ его, по прошествіи двадцати лѣтъ узрятъ паки побѣдителя своего. Но внезапу вся Европа успокоиваится, и Дюгей-Труинъ, текущій къ побѣдамъ, радуется, что не можетъ увеличить славы своей.

Кажется какъ будто ревность его къ службѣ отнимала силу у болѣзни, коею онъ одержимъ былъ: съ лишеніемъ надежды быть въ сраженіяхъ тѣло его ослабѣваетъ, силы истощеваются, и Франція, недавно лишившаяся Бервика и Виллара, оплакиваетъ послѣдняго изъ героевъ столѣтія Лудовика XIV.

Почто лишились мы его такъ скоро! почто немощь прекратила вѣкъ его, когда бы могъ онъ жить еще долгое время! Ахъ! Естьли бы небо продолжило дни его, онъ бы даже и въ старости своей удивлялъ еще свѣтъ. Тако Дюкеснъ, согбенный подъ бременемъ лѣтъ, вселяетъ

корабли Французскіе, постоявъ на рейдѣ, вошли паки въ гавань. Вскорѣ болѣзнь его усилилась, и онъ съ великою нуждою могъ пріѣхать въ Парижъ. Докторы сказали, что все искуство ихъ для него безполезно. Седмагонадесять Сентября, приближаясь уже къ концу дней своихъ, написалъ онъ къ Кардиналу Флёри письмо, прося онаго о исходатайствованіи семейству его королевскихъ милостей. Сіе умирающаго героя писаніе изторгло изъ очей Кардинала слезы. Онъ прочиталъ оное Королю, которой также прослезился. Дюгей-Труинъ умеръ Сентября 27 дня 1736 года. Государство сожалѣло о немъ и враги его признались тогда, что онъ былъ великой человѣкъ.

еще на моряхъ почтеніе къ Франціи; тако Вилляръ пребываетъ побѣдителемъ въ тѣ лѣта, когда другіе люди едва чувствуютъ свое существованіе. Но покрайней мѣрѣ душа его да будетъ между нами; примѣръ его да возраждаетъ героевъ.

Въ глубокомысленныхъ бесѣдахъ своихъ съ Филиппомъ безпрестанно твѣрдилъ онъ сему Государю о важности и пользѣ мореплаванія. Ахъ! Естьли бы возсталъ онъ нынѣ, естьли бы освидѣтельствовалъ наши порты и верфи, коликою бы печалію удрученъ былъ! Французы, возопилъ бы онъ, куда девались сіи корабли, которыми я начальствовалъ? сіи побѣдоносные флоты, обладавшіе Океаномъ? взоры мои тщетно ихъ ищутъ: я невижу кромѣ вѣтхихъ остатковъ. Печальное безмолвіе царствуетъ въ вашихъ портахъ. Какъ! развѣ вы не тотъ же самый народъ? развѣ у васъ не тѣжъ самые непріятели? Идите заградить источникъ ихъ сокровищъ. Или не знаете вы, что всѣ Европейскія брани суть брани торговли? что войска и побѣды покупаются, и что цѣна крови есть злато! Корабли суть нынѣ подпорою престоловъ. Простриге взоры ваши чрезъ моря: жители селеній вашихъ простираютъ къ вамъ руки. Граждане ли вы? Они суть братія ваши. Богатствъ ли алчете? Вы обрящете ихъ въ Новомъ Свѣтѣ; вы получите тамъ достояніе несравненно драгоцѣннѣйшее, славу. Вы уже и такъ много пролили крови для сохраненія равновѣсія въ Европѣ; честолюбіе премѣнило предметъ свой. Текиге, текиге сохранить сіе равновѣсіе на моряхъ. Тамо надлежитъ установить равенство власти. Когда единый народъ возобладаетъ ими, онъ будетъ царь, а вы рабы. Вы обязаны будете покупать у него пищу

вашей роскоши, отъ коей несчастіе ваше не исцѣлитъ васъ. Французы, возведите очи свои на сіи моря омывающія съ трехъ сторонъ отечество ваше; посмотрите на богатыя ваши области, одна предъ другою предлагающія вамъ все нужное для кораблестроенія; взгляните на сіи гавани глубоко вырытыя для возпріятія кораблей вашихъ: слава, польза, необходимость, природа, все васъ призываетъ. Французы, будьте велики какъ ваши предки: обладайте морями; и тѣнь моя, узнавъ о торжествѣ вашемъ надъ побѣжденными мною народами, возвеселиться еще во гробѣ своемъ.

VII.

Мнѣнїе коммисїи о нѣкоторыхъ нужныхъ въ оснасткѣ корабельной перемѣнахъ.

Бъ 1799 году учреждена была при Кронштадскомъ портѣ коммисія для разсмотрѣнія штатовъ вооруженія ста, семидесяти четырехъ и шестидесяти шести пушечныхъ кораблей, фрегатовъ, бомбардирскихъ судовъ и катеровъ. Въ сей коммисіи присутствовали: Вице-Адмиралъ, (что нынѣ Адмиралъ) Ханыковъ, Контръ-Адмиралъ Вальянтъ, Генералъ-Маіоръ Телепневъ, Капитанъ Командоръ Лялинъ и Капитанъ Вольховской. Они разсматривая штатъ, утвержденный въ 1777 году Марта 6 дня, нашли за нужное въ вооруженіи кораблей и другихъ судовъ сдѣлать слѣдующія перемѣны:

1. По штату сему положены на всѣ корабли и фрегаты къ брасамъ всѣхъ реевъ шкенкели; коммисія находитъ ихъ не удобными, разсуждая и вѣдая изъ опытовъ, что когда брасъ порвется, то для продѣванія онаго снова въ блокъ, человѣку находящемуся на нокѣ рея трудно доставать сей блокъ, по причинѣ тягости его и не малой длины и толщины шкенкеля: чего ради коммисія предлагаетъ отмѣнить брасъ-шкенкели и привязывать брасъ-блоки посредствомъ строповъ съ коушами къ самому рею. Можно о неудобности шкенкелей еще и то сказать, что они при натягиваніи браса крутятся, особливо когда новы, и чрезъ то свивая брасъ препятствуютъ ему свободно ходить въ блокахъ.

2. Въ штатѣ положено въ помощь Сарвинямъ для вящшаго укрѣпленія путинсъ-вантъ, имѣть шхеры, которыя многими концами или лапками закрѣплялись за ворсу, и въ коушѣ ввязанный при соединеніи сихъ лапокъ закладывались шали, кои шли крестообразно и тянулись на русленяхъ, то есть съ правой стороны ворсы на лѣвой руслень и обратно. Коммисія находитъ сіи шхеры не нужными, ибо они бѣгучими снастями перетираются, да и не великую помощь дѣлаютъ сарвинямъ; а вмѣсто ихъ полагаетъ тросъ одинакой толстоты съ вантами, которой закрѣпляясь за ворсу, крестообразно же будетъ натягиваться на русленяхъ талрепами въ особыхъ юферсахъ.

3. Блинда фалъ отмѣняется по той причинѣ, что блинда рей никогда во время похода не поднимается; вмѣсто же сего фала полагается боргъ.

4. Имѣющійся у всѣхъ кораблей и фрегатовъ на гротъ-мачтѣ штагъ-Карнатъ съ опалдыремъ, яко неупотребительный, отмѣняется; ибо можно его замѣнять сейталями и ундеръ-фокомъ; для подъему же большихъ тягостей остается еще особой топрепъ съ гинями.

5. Положенные по штату для швицъ-сарвиней стропы съ коушами, которые принайтовливались къ ворсѣ и составляли такъ называемыя *лапки*, кои помощію талреповъ стягивались съ укрѣпленными на мачтѣ стропами, коммисія, согласно съ вошедшимъ уже употребленіемъ, оныя лапки отмѣняетъ, а полагаетъ для основанія швицъ-сарвиней тросъ, которой отъ мачтоваго стропа за самую ворсу берется и потомъ найтовомъ крыжуется.

6. Блинда трисы по штату положены одинакіе; коммисія же находитъ, что для легчайшаго обрасопливанія сего рея нужно имѣть ихъ двойственными.

7. Къ стягиванію вантъ по штату положены талрепы изъ трехъ-пряднаго троса, которые при натягиваніи вантъ часто рвутся; того ради для большей прочности и меньшей издержки въ снастяхъ, коммисія полагаетъ дѣлать талрепы изъ гинь-лопарной пряжи четырехъ-прядной тросовой работы.

8. Для скорѣйшаго убиранія бомъ-лиселей, коммисія полагаетъ на каждый изъ нихъ по одному гитову, кои по штату не положены.

9. Положенные по штату къ нижнимъ парусамъ рифъ-леимсы и къ блинду штыкъ-боутъ, яко никогда не употребляемые, отмѣняются, а вмѣсто ихъ полагаются изъ ворсы рифъ-сезни.

10. Коммисія находитъ, что положенные по штату и употребляемые нынѣ марса гитовы не удобны тѣмъ, что при убираніи марселей задѣваетъ иногда рифъ-сезни въ блокѣ ихъ находящемся у шкаторины, и притомъ во время крѣпкаго вѣтра не рѣдко блокъ сей ударяя въ парусъ разрываетъ оный: и потому коммисія разсуждаетъ за лучшее дѣлать одинакій гитовъ, или такъ сказать, гитовъ-шкенкель, которой накладываясь огономъ на огонъ, составляемый шкаториною на углу паруса, идетъ въ блокъ подъ реемъ, а къ нижнему его концу привязывается блокъ, въ которомъ ходятъ тали, или самый гитовъ двойственный.

11. Для быкъ и нокъ-горденей нижнихъ парусовъ на стопушечные корабли положены на реи планки со шкивами, а на прочіе корабли и фрегаты, стропки съ коушами; коммисія какъ тѣ такъ и другіе находитъ не удобными, поелику планки отъ реевъ отрываются и разкалываются,

а въ коушахъ гордени переѣдаются, тяжело ихъ подтягивать, и при отдаваніи худо раздергиваются; и потому вмѣсто планокъ и коушей на всѣ суда полагаетъ одношкивные блоки съ стропами.

12. Положенные по штату на мачты легванты, яко не употребительные, отмѣняются.

13. Коммисія признаетъ за нужное имѣть на всѣхъ корабляхъ для подъему и опусканія крюйсъ-стенегъ по одному стеньгъ-выштрепу.

14. На корабляхъ, фрегатахъ и прочихъ судахъ не полагалось имѣть мантылей для натягиванія нижнихъ вантъ; коммисія находитъ ихъ для всѣхъ судовъ нужными.

15. Гардель-лопари вмѣсто четырехъ-прядныхъ, каковые по нынѣ употреблялись, полагаются трехъ-прядные.

16. Катъ-лопари напротивъ того вмѣсто трехъ-прядныхъ полагаются изъ гинь-лопарной пряжи четырехъ-прядные.

17. На сорока и тридцати двухъ-пушечные фрегаты по штату положено фардуновъ по одной парѣ; коммисія находитъ за нужное имѣть ихъ по двѣ пары.

18. Положенные на всѣ корабли, фрегаты и другія суда, для марса реевъ борги, яко не употребляющіеся и не нужные, коммисія отмѣняетъ.

19. На прамахъ, бомбардирскихъ судахъ и катерахъ, положены кливеръ, форъ и гротъ-стеньги спаксель-фалы одинакіе; коммисія же полагаетъ имѣть ихъ двойные, въ разсужденіи малаго числа людей на сихъ судахъ.

20. На нѣкоторыхъ судахъ, какъ то прамахъ и бомбардирскихъ, вмѣсто форъ и гротъ-стеньги лося штаговъ положены лееры; коммисія же для единообразнаго воору-

женія всѣхъ судовъ, лееры уничтожаетъ, а полагаетъ лось-шпаги.

21. На двухъ-мачтовыхъ катерахъ не положено у гротъ и форъ-стенегъ переднихъ бакштаговъ; коммисія же находитъ ихъ нужными для большей безопасности стенегъ.

22. Коммисія полагаетъ имѣть на прамахъ и трехъ-мачтовыхъ бомбардирскихъ судахъ въ помощь брамъ-вантамъ, форъ и гротъ-брамъ-бакштаги, коихъ по штату не положено.

23. На прамахъ не положено брамъ-лиселей и бомъ брамселей, но какъ сіи суда часто ходятъ въ шхерахъ и близь береговъ, гдѣ тихіе вѣтры иногда въ низу вовсе не чувствительны бываютъ, то коммисія находитъ, что оные паруса ежели не больше, то покрайней мѣрѣ столько же нужны прамамъ, какъ и кораблямъ, и по сему ихъ полагаетъ.

24. Коммисія почитаетъ за нужное имѣть на прамахъ по три пары крюйсъ-брамъ-вантъ, вмѣсто двухъ положенныхъ по штату.

25. Коммисія полагаетъ имѣть на двухъ-мачтовыхъ катерахъ эринсъ-тали у гафеля и жвака галсъ, кои по штату не положены. Также разсуждаетъ, что лучше имѣть у руля легкія желѣзныя цѣпи вмѣсто шкенкелей, кои часто перебиваетъ.

26. Коммисія полагаетъ на всѣхъ корабляхъ, фрегатахъ и другихъ судахъ, носящихъ брамъ-лисели, имѣть на марса-реяхъ лисель-шпирты, кои по признанной въ нихъ къ разпусканію брамъ-лиселей удобности, на многихъ корабляхъ уже употребляются, хотя по штату и не положены.

27. На всѣхъ корабляхъ и фрегатахъ не положено бейфута къ бегенъ-рею, а какъ брасы сего рея тянутся на передъ, и по сему не мало удаляютъ его отъ мачты, то примѣчено, что даже и при самомъ небольшомъ колебаніи корабля, оный рей много качается и ударяется иногда объ мачту. И такъ для уменьшенія качки сего рея и для держанія его ближе къ мачтѣ, коммисія полагаетъ на всѣ корабли, фрегаты и другія суда къ бегенъ-реямъ бейфуты.

28. На всѣхъ корабляхъ и фрегатахъ положено имѣть драйверъ; но какъ сей парусъ, токмо идучи на фордевиндъ или въ полный бакштагъ нести можно, въ галбвиндъ же ставить его весьма не удобно, а въ беидевиндъ и вовсе не возможно; того ради коммисія драйверъ отмѣняетъ, а вмѣсто его полагаетъ на всѣ корабли, фрегаты и другія суда контрабизань, которая поднимаясь къ бизань-рю или гафелю, и обращаясь на гикѣ съ равною удобностію при всѣхъ курсахъ отъ фордевинда до беидевинда употребляема быть можетъ: особливо же при косвенныхъ путяхъ она способна къ увеличиванію силы заднихъ парусовъ, такожъ и къ скорѣйшему повороту овершагъ.

29. Фокъ-стаксель по штату положенъ на одни токмо сто-пушечные корабли; но коммисія находитъ, что сей парусъ весьма нужно имѣть на всѣхъ корабляхъ и фрегатахъ, для удобнѣйшаго правленія кораблемъ въ крѣпкіе вѣтры, а особливо для повороту чрезъ фордевиндъ.

30. На всѣхъ корабляхъ, фрегатахъ и другихъ судахъ дѣлали у гротъ и форъ-марселей по два рифа, а у крюйселя одинъ. Коммисія же для удобнѣйшаго согласованія парусности съ различными степенями силы вѣтра, полагаетъ

впредь на всѣхъ корабляхъ имѣть гротъ и форъ-марсель съ четырьмя, а крюйсель съ тремя рифами; на прамахъ же, бомбардирскихъ судахъ и катерахъ форъ и гротъ марсели дѣлать трехъ-рифные, а крюйсель двухъ-рифный.

31. На всѣ корабли и фрегаты сорока четырехъ и тридцати двухъ-пушечные положено по девяти буйреповъ, въ числѣ коихъ два по шестидесяти саженъ; на сорока пушечной же фрегатъ положено токмо шесть буйреповъ, и ни одного въ шесдесятъ саженъ. Коммисія разсуждаетъ, что понеже на великой глубинѣ никогда на двухъ якоряхъ не ложатся, що двухъ буйреповъ въ шесдесятъ саженъ имѣть не нужно; и потому одинъ таковой буйренъ изъ числа девяти положенныхъ на корабли и фрегаты отмѣняетъ, а на сорока пушечной фрегатъ прибавляетъ два буйрепа, одинъ въ шесдесятъ, а другой въ двадцать пять саженъ.

32. Коммисія полагаетъ на всѣхъ фрегатахъ имѣть по шести кабельтововъ и по четыре перлиня, а на двухъ мачтовыхъ катерахъ по четыре кабельтова, и по три перлиня на каждомъ: почему на всѣ фрегаты сверьхъ штатнаго положенія прибавляется по одному кабельтову; на катерахъ же излишне положенные кабельтовъ и одинъ перлинь, да на сорока пушечномъ фрегатѣ два перлиня, отмѣняются.

33. На сорока пушечныхъ фрегатахъ не положено по штату бакштова, то есть перлиня служащаго для держанія шлюпокъ за кормою; коммисія же находитъ, что таковой перлинь имѣть нужно.

34. На сорока четырехъ и тридцати двухъ-пушечныхъ фрегатахъ положено по одному пенперъ-шкенкелю; ком-

мисія же признаетъ за нужное имѣть ихъ по два, для удобнѣйшаго и поспѣшнѣйшаго ихъ употребленія, не перенося съ одной стороны на другую.

35. На корабляхъ и прочихъ военныхъ судахъ къ стоячему такелажу кладется трень изъ стеклиня, лорденя, юзеня и марлиня. Коммисія разсуждая, что трень кладется не для крѣпости веревокъ, а токмо для уравненія оныхъ, за выгоднѣйшее находитъ впредь для стоячаго и протчаго такелажа трень дѣлать изъ ворсы превращая оную въ шхимушгаръ, которой заготовляють каждому кораблю своими людьми или пѣми, кои опредѣляются при такелажной; изъ сего произойдетъ двоякая польза: первое что не будетъ тратиться лучшаго матеріала на ненужные вещи; второе, что трень изъ шхимушгара будетъ прочнѣе.

36. Въ штатахъ положено не опредѣленное количество юфтенныхъ кожъ нужныхъ къ обшиванію разныхъ снастей. Коммисія примѣчая, что оныхъ употребляется болѣе, нежели надобно, и потому приказавъ перемѣрить всѣ снасти и вошедъ въ подробное о томъ изслѣдованіе, сдѣлала точное симъ кожамъ положеніе, съ различеніемъ, гдѣ какую изъ оныхъ употребить должно: по мнѣнію ея всѣ ватершпаги, блиндарепъ и бейфуты, кои не раздергиваются, какъ то у марса реевъ, у брамъ-реевъ и у гафелей, надлежитъ обшивать сырою съ шерстью воловьею кожею, вытянутою въ рамахъ и провяленою, что будетъ и дешевлѣ и прочнѣе. Нижніе же бейфуты, кои раздергиваются, обшивать юфтенною, а гротовые краги въ гальюнѣ задубною кожами.

37. По штату положено имѣть на корабляхъ якоря разнаго вѣса, и канаты къ нимъ разной толщины; сія разность не токмо безполезна, но иногда и вредъ нанести можетъ; ибо мы обыкновенно кладемъ напередъ большіе якоря, то есть плехтъ и дагликсъ, и ежели сіи якоря случится когда потерять, тогда останемся съ малыми якорями, бухтомъ и тоемъ, на кои нельзя уже надѣяться много. И потому Коммисія полагаетъ имѣть всѣ якоря равнаго вѣса и канаты одинакой толщины. Комитетъ съ симъ согласенъ, только примѣчаетъ, что положенной на всѣ корабли въ запасъ якорь шварть весьма рѣдко употребляется; онъ служитъ въ замѣну потеряннаго большаго якоря; когда же всѣ якоря будутъ равнаго вѣса, то они одинъ другимъ замѣняться будутъ; слѣдовательно шварть можно употреблять въ замѣну меньшаго якоря, и для сего дѣлать его легче обыкновенныхъ якорей; тогда онъ можетъ служить и къ другому употребленію, а имянно: когда корабль станетъ на мѣль, или въ иномъ какомъ случаѣ понадобится ему тянуться, и на обыкновенной стопъ-анкеръ не льзя будетъ понадѣяться, а большаго якоря барказъ не поднимаетъ, или сила вѣтра завести не позволитъ, тогда шварть, естьли онъ будетъ гораздо тяжелѣ стопъ-анкера, а легче большаго якоря, съ пользою употребленъ быть можетъ. Можно вѣсъ шварта опредѣлить такимъ образомъ: полсуммы вѣса большаго якоря сложенная съ полсуммою вѣса стопъ-анкера даютъ вѣсъ шварта. Напримѣръ: на семидесяти-четырехъ-пушечномъ кораблѣ плехтъ бываетъ вѣсомъ во 180, а стопъ-анкеръ въ 50 пудъ, слѣдовательно вѣсъ шварта будетъ $90 + 25 = 115$ пудъ.

38. Фокъ-ванты на всѣ суда обыкновенно дѣлаются тоньше гротъ-вантъ; такожъ и форъ-стеньга тоньше и короче гротъ-стеньги. Коммисія находитъ полѣзнѣйшимъ фокъ-ванты толщиною дѣлать равными гротъ-вантамъ, и форъ-стеньгу одинакой толщины съ гротъ-стеньгою, оставляя каждую изъ нихъ въ той длинѣ, какая положена по штату, и дѣлая у гротъ-стеньги другое шлагтовное гнѣздо, дабы въ случаѣ надобности можно было употреблять ее вмѣсто форъ-стеньги. Комитетъ на сіе согласенъ; ибо дѣйствительно, ежели сила переднихъ парусовъ должна быть не больше, то по крайней мѣрѣ и не меньше силы заднихъ, поелику обыкновенно на носу носятъ ихъ больше, нежели на кормѣ; а потому и крѣпость снастей, принадлежащихъ парусамъ передней части корабля, не должна уступать крѣпости снастей задней части. Хотя фокъ-мачта, будучи короче гротъ-мачты, не требуетъ къ держанію ее столь же великихъ силъ, однакожъ, какъ число вантъ у оной одною парою меньше, нежели у той, того ради одинакая толщина вантъ ея съ толщиною вантъ гротъ-мачты, уравняетъ лучше содержаніе между силами, поддерживающими обѣ сіи мачты. Комитетъ разсуждаетъ, что даже и въ длинѣ форъ-стеньгу надлежитъ сравнять съ гротъ-стеньгою, согласуясь въ томъ съ мнѣніемъ Французскаго Контръ-Адмирала Керкулена, которой въ книгѣ своей подъ заглавіемъ Relation des combats, &c. говоритъ слѣдующее: „въ запискахъ касающихся до мореходства, я показалъ „выгоды дѣлать гротъ и форъ-стеньгу, длиною и толщи„ною равными. Таковое учрежденіе облегчитъ средства „исправляться послѣ сраженія или бури. Оно сопряжено

„будетъ также и съ бережливостію; ибо тѣжъ самые „парусы, тѣже блоки и снасти равно для обѣихъ стенегъ „служить могутъ.„

39. Коммисія для большей удобности, легкости и уменьшенія издержекъ въ деревѣ, полагаетъ на всѣхъ фрегатахъ, бомбардирскихъ и протчихъ судахъ, вмѣсто бизань-реевъ имѣть гафели: Комитетъ думаетъ, что и на корабляхъ сдѣлать сію перемѣну было бы не безполезно.

40. Коммисія почитаетъ за нужное дѣлать саленги на стеньги толще; ибо нынѣшніе саленги не рѣдко даютъ трещины и ломаются; краспицы же саленговые дѣлать длиннѣе, дабы брамъ-ванпы, идучи отложе, тверже держали брамъ-стеньгу.

41. Коммисія находитъ, что употребляемые на корабляхъ бомъ-брамъ-реи съ лишкомъ длинны и тяжелы для флагштоковъ; и посему полагаетъ дѣлать ихъ короче, такъ чтобъ каждый бомъ-брамъ-рей былъ $\frac{3}{5}$ своего брамъ-рея, а не $\frac{2}{3}$, какъ положено по штату.

42. Поставляемые на корабляхъ и фрегатахъ въ гальюнахъ свинцовыя гансъ-помпы мало употребительны; при наливаніи же ими воды, остается всегда мокрота, отъ чего гальюнъ скоро прѣетъ и гніетъ; также часто во время крѣпкихъ вѣтровъ нижніе концы помпъ отламываются и распаиваются. По симъ причинамъ Коммисія полагаетъ гансъ-помпы отмѣнить; а для доставанія воды употреблять запасныя шкунъ-помпы и ведра.

43. Коммисія находитъ, что употребляемые на корабляхъ и фрегатахъ кетенсъ-помпы не весьма исправны; ибо у многихъ изъ нихъ чугунныя у цѣпей звѣнья бываютъ весьма хрупки, и во время дѣйствія помпою, на

заворотахъ часто ломаются; на кружки же въ кольца употребляется обыкновенно простая подошвенная кожа, которой края скоро отъ воды размокаютъ и потомъ ссыхаются, отъ чего кольцы въ трубахъ дѣлаются слабы, и при выливаніи воды худо дѣйствуютъ: почему Коммисія полагаетъ у всѣхъ кетенсъ-помпъ впредь дѣлать кольцы изъ лучшаго желѣза, и кожу на кружки употреблять самую лучшую.

44. Положенныя по вновь изданному штату, на всѣ корабли и фрегаты вмѣсто катеровъ, шести-весельныя шлюпки, какъ не удобныя къ перевозкѣ шягостей, и съ опасностію въ крѣпкіе вѣтры употребляемыя, Коммисія разсуждаетъ отмѣнить, а вмѣсто ихъ полагаетъ катеры, кои во всѣхъ случаяхъ гораздо преимущественнѣе шлюпокъ.

45. Сверьхъ положенныхъ при корабляхъ и фрегатахъ гребныхъ судовъ, Коммисія почитаетъ за нужное, вмѣсто отмѣняемыхъ шести-весельныхъ шлюпокъ, имѣть еще при каждомъ кораблѣ и фрегатѣ по одному шести-весельному ялу, которые бы поднимались не на росшеры, но на сдѣланные за кормою кранбалы, дабы въ случаѣ надобности, а особливо когда человѣкъ упадетъ за бортъ, можно было поспѣшнѣе спускать ихъ на воду.— Комитетъ признавая пользу сихъ яловъ думаетъ, что лучше поднимать ихъ не позади кормы, а къ бизань-русленямъ, потому что когда корабль идетъ подъ парусами, то по причинѣ текущей за нимъ струи, во время спуска яла при малѣйшей неосторожности можетъ его опрокинуть, что Англичане, издавна употребляющіе сіи ялы, опытами познали.

46. Всѣ блоки съ мѣдными втулками дѣлать по образцу Англинскихъ блоковъ оставляя ширину шкива въ полъ-діаметра веревки, отъ чего снасти свободнѣе будутъ ходить въ блокахъ; нагили же дѣлать точеные, одною четвертью дюйма толще прежнихъ.

47. Въ кипахъ брамъ-стенегъ и марса-реевъ, гдѣ проходятъ рифъ-тали, положено обивать мѣдью на однихъ токмо сто-пушечныхъ корабляхъ, а на другихъ корабляхъ и фрегатахъ вколачиваются желѣзные скобки, кои Коммисія почитаетъ не удобными, потому что при натягиваніи рифъ-талей и горденей оныя скобки отворачиваются въ сторону, отъ чего какъ дерево, такъ и снасти перетираетъ; почему Коммисія полагаетъ на всѣхъ судахъ въ показанныхъ мѣстахъ обивать мѣдью.

48. Коммисія разсматривая кроеніе и шитье парусовъ находитъ: 1, что для способнѣйшаго употребленія марселей, должно дѣлать ихъ о четырехъ рифахъ, почему и надлежитъ прибавить къ каждому изъ нихъ по одному рифному банду; а дабы тоже количество парусины исходило, можно уменьшить излишную длину стоплатныхъ полотенъ. 2, для лучшаго укрѣпленія нижнихъ парусовъ фока и грота, должно прибавить къ нимъ также по одному рифному банду, да противъ горденей положить боуты. 3, къ бомъ-лиселямъ должно прибавить на косыню по нижней шкаторинѣ. 4, у крюйселя сдѣлать выемку для апсель-леера.

49. На каждомъ кораблѣ, фрегатѣ и другомъ военномъ суднѣ по штату положено имѣть седмь флаговъ одинакой величины: при той дивизіи, которой корабль принадлежитъ, да по два другихъ двухъ дивизій. Коммисія

находитъ, что гораздо способнѣе для употребленія и дешевлѣ раздѣлить флаги на три руки, большей, средней и малой, и отпускать на каждое судно по одному флагу каждой руки той дивизіи, которой принадлежитъ судно; другихъ же дивизій по одному большому и по одному малому. Равнымъ образомъ положенные три гюйса дѣлать въ четвертую долю противъ флаговъ трехъ величинъ, и притомъ имѣть на каждомъ суднѣ по одному короткому вымпелу. Большіе и средніе флаги и гюйсы употребляться будутъ на рейдахъ и въ тихіе погоды, малые же во время крѣпкихъ вѣтровъ, когда не рѣдко случается, что флаги раздираются или ихъ со всемъ срываетъ.

50. На всѣхъ военныхъ судахъ, во всѣхъ декахъ кромѣ нижняго, Коммисія, для защиты людямъ отъ дождя, брызговъ и вѣтра, полагаетъ дѣлать въ пушечные порты цѣльные, досчатые ставни и къ нимъ прибивать рукава сдѣланные изъ конифаса и выпированные.

51. Кормовые фонари на всѣхъ корабляхъ, а особливо на сто-пушечныхъ, съ лишкомъ велики и высоко ставятся; почему могутъ препятствовать употребленію вновь полагаемой контра-бизани: чего ради Коммисія находитъ нужнымъ уменьшить какъ величину ихъ, такъ и высоту септоровъ, на коихъ они стоятъ; и полагаетъ на сто-пушечные корабли фонари въ шесть футъ, а на семидесяти-четырехъ и шестидесяти-шести-пушечные противъ фрегатскихъ.

VIII.

Разсужденіе о средствахъ, каковыя употребить нужно, дабы содѣлать плаваніе по Бальтійскому морю колико возможно безопаснѣйшимъ.

По поводу представленныхъ отъ Губернскаго Секретаря Петерса и отъ Капитанъ-Лейтенанта Спафарьева проэктовъ о поправленіи Маяковъ, Господинъ Вице-Президентъ Государственной Адмиралтейской Коллегіи Николай Семеновичь Мордвиновъ препроводилъ оные въ Морской Комитетъ съ таковымъ предложеніемъ, чтобъ не токмо проэкты сіи разсмотрѣть, но и всѣ другія обстоятельства, касающіяся до безопаснѣйшаго по Бальтійскому морю плаванія, сообразить и описать. Въ слѣдствіе сего Комитетъ входилъ не однократно въ подробныя о томъ разсужденія, приглашая къ онымъ господъ Коллежскихъ Членовъ, такожъ Флагмановъ и Капитановъ, и все что въ сихъ собраніяхъ найдено по сему предмету недостаточнаго, или признано за нужное и полезное, здѣсь предлагается.

Всѣмъ Россійскимъ и чужестраннымъ мореплавателямъ извѣстно, какъ много по всему Бальтійскому морю насѣяно низкихъ и голыхъ островковъ, подводныхъ камней, рифовъ и мѣлей, дѣлающихъ плаваніе по оному столь труднымъ, что и самый искусный и осторожный море-

ходецъ при крѣпкихъ вѣтрахъ, въ туманныя и пасмурныя погоды, а паче во время осенних долгихъ и темныхъ ночей, не можетъ надѣяться на безопасность своего пути, поелику принужденъ бываетъ избирать оный наудачу, и часто избѣгая отъ одной опасности попадаетъ на другую. Примѣры ежегодно и въ немаломъ количествѣ случающихся съ купецкими судами кораблекрушеній, такожъ и многіе повстрѣчавшіеся въ разныя времена съ военными кораблями нашими опасные случаи, отъ которыхъ они однимъ токмо щастіемъ спасались, а нѣкоторые изъ нихъ и погибли, доказываютъ, сколь нужно вникнуть въ подробность тѣхъ средствъ, по коимъ мореплаваніе производится, и разсмотрѣть, не заключаютъ ли онѣ въ себѣ какихъ недостатковъ, чрезъ исправленіе которыхъ можетъ принесена быть весьма важная человѣчеству и Государству польза, заключающаяся въ спасеніи не малаго числа людей и знатнаго количества товаровъ отъ ежегоднаго поглощенія моремъ.

Извѣстно, что главные способы къ безбѣдственному плаванію по морямъ, а особливо наполненнымъ опасными мѣстами, суть во первыхъ мореходное искуство, во вторыхъ карты, въ третьихъ маяки. Оставляя первое изъ сихъ средствъ, яко такое, о которомъ здѣсь не у мѣста разсуждать, мы упомянемъ токмо о двухъ послѣднихъ.

О недостаткахъ атласа.

Мы имѣемъ для плаванія по Балтійскому морю и Финскому заливу атласъ, сочиненный въ 1752 году Капитаномъ Нагаевымъ. Сей Атласъ и по нынѣ есть един-

ственный путеводитель плавающихъ по сему морю судовъ. Онъ взятъ частію со Шведскихъ картъ, частію же составленъ по собственной Россійскихъ мореплавателей описи. Главные примѣчаемые въ немъ недостатки суть слѣдующіе:

1. Меркаторская карта всего Бальтійскаго моря, находящаяся въ заглавіи сего Атласа, сверхъ того, что имѣетъ малый мачтабъ, сочинена весьма не исправно; многія въ ней извѣстныя мѣста положены не въ своихъ широтахъ и долготахъ, и даже самый Петербургъ помѣщенъ съ грубою въ широтѣ погрѣшностію, а именно осмнадцатью минутами сѣвернѣе настоящей своей широты.

2. Всѣ остальныя въ ономъ плоскія карты сдѣланы безъ показанія широтъ, и сочинены на компасъ, имѣющій западное склоненіе, котораго количество или число градусовъ на иныхъ означено, а на другихъ нѣтъ. Но какъ извѣстно, что склоненіе компаса по временамъ и мѣстамъ перемѣняется, того ради при положеніи на таковыя карты пеленговъ и курсовъ должно каждый изъ нихъ вычислять сперва на правый компасъ, а потомъ переводить на склоненіе на картѣ показанное; на тѣхъ же картахъ, на коихъ количество склоненія не показано, надлежитъ даже угадывать оное: все сіе не токмо затрудняетъ и при нужномъ случаѣ отнимаетъ иногда много времени, но подвергаетъ погрѣшностямъ и невѣрности.

3. Отъ времени изданія сего атласа, то есть чрезъ цѣлую половину столѣтія, оказались многія въ немъ погрѣшности. Можетъ быть открылось бы оныхъ и несравненно большее число, естьлибъ отъ начала плаванія по немъ посылаемыми въ море для кампаній и нарочно для

примѣчаній судами дѣланы были ежегодно и съ должнымъ тщаніемъ вѣрныя наблюденія, которыя, когдабъ съ раченіемъ чрезъ толь долгое время разсматриваемы и собираемы были, то могли бы составить достаточное къ повѣренію и поправленію сего атласа пособіе. Но поелику не было никогда приложено ревностнаго о томъ старанія, того ради не можемъ мы указать, какъ токмо на тѣ погрѣшности онаго, кои такъ велики, что безъ всякихъ особливыхъ наблюденій, случайно или по единой очевидности, почти каждому мореплавателю сдѣлались примѣтны. Таковы напримѣръ суть: излишнее разширеніе Финскаго залива; невѣрность мѣстоположенія нѣкоторыхъ выдавшихся отъ Шведскихъ шхеръ къ Югу острововъ; худо ссѣкающіеся пеленги острововъ Аспо, Кильпсара и Гогланда; такожъ острововъ Сескара, Торсара и Біорки. Въ издаваемыхъ нынѣ печатныхъ журналахъ упоминается о сдѣланныхъ разными мореплавателями слѣдующихъ примѣчаніяхъ: въ 1798 году Адмиралъ Крузъ замѣтилъ, что острова Готланда мысъ Гобургъ отъ занимаемаго имъ на картѣ мѣста находится около трехъ нѣмецкихъ миль къ NW (*). Въ томъ же году Капитанъ Игнатьевъ нашелъ, что при входѣ въ Рижской заливъ длина простирающагося отъ мыса Домеснеса къ NO подводнаго рифа на картѣ означена неболѣе трехъ четвертей нѣмецкой мили, но въ самомъ дѣлѣ оная есть въ трое больше показанной. (**) Въ 1799 году Адмиралъ Ханыковъ примѣтилъ невѣрность

(*) Смотри въ первой части собранія морскихъ журналовъ страницу 59.

(**) Смотри въ той же части страницу 131.

положенія Померанскихъ береговъ (*). Когдабъ подобныхъ наблюденій учинено было больше, такъ чтобъ по собраніи многихъ сдѣланныхъ въ разныя времена и разными мореплавателями объ одномъ мѣстѣ примѣчаній, можно было сносить и сличать ихъ между собою, тогда бы при сочиненіи картъ могли онѣ подать достаточные къ вѣрнымъ заключеніямъ способы.

О средствахъ, какимъ образомъ помянутый Атласъ исправить.

Для исправленія недостатковъ и погрѣшностей, примѣчаемыхъ въ вышеупомянутомъ Атласѣ, надлежитъ сдѣлать нижеслѣдующее:

1. Генеральную карту сочинить вновь по увеличенному размѣру и стараться всѣ мѣста на оной опредѣлить вѣрно широтами и долготами ихъ.

2. Всѣ плоскія карты передѣлать на правой компасъ съ означеніемъ на оныхъ широтъ, такожъ и съ показаніемъ склоненія компаса, и всѣ примѣчаемыя въ нихъ погрѣшности исправить.

Дабы исполнить сіе съ должнымъ раченіемъ и точностію, надлежитъ послать въ разныя мѣста покрайней мѣрѣ четыре судна съ искусными описателями, изъ которыхъ двухъ отправить въ Финской заливъ, одного въ Рижской и одного на островъ Готландъ и въ окрестности онаго, для сдѣланія описи всѣмъ симъ мѣстамъ. Описатели сіи должны приложить всевозможное попеченіе, какъ о назначеніи подлиннаго положенія береговъ, о связаніи пеленгами мысовъ и острововъ, о изслѣдованіи

(*) См. во второй части тѣхъ же журналовъ стран. 134 и слѣдующія.

якорныхъ мѣстъ и грунтовъ, о измѣреніи заливовъ и о всемъ, что нужно для составленія вѣрныхъ картъ; такъ равно и о томъ, чтобъ всѣхъ приморскихъ городовъ, мысовъ, острововъ и другихъ знатныхъ мѣстъ, посредствомъ точныхъ наблюденій опредѣлить широты и долготы. Таковыя мѣста напримѣръ суть: Санктпетербургъ, Ревель, Роченсальмъ, Дагерортъ, Гангутъ, Рига, Виндау, Данцигъ, острова Готланда мысъ Гобургъ, Резерортъ, южный мысъ острова Эланда, Борнгольмъ, Меунъ, Ругенъ, Фалстербоу и проч. Тѣ изъ сихъ мѣстъ, коихъ широта и долгота уже извѣстны, какъ напримѣръ Санктъ-Петербурга и Данцига, останутся при прежнихъ своихъ наблюденіяхъ, протчія же должно опредѣлить новыми сдѣланными въ нихъ обсерваціями.

Для лучшаго по сему дѣлу исполненія надлежитъ во первыхъ выбрать искуснѣйшихъ флотскихъ офицеровъ и штурмановъ, во вторыхъ поручить оное одному главному надъ ними начальнику, которой бы всемъ онымъ управлялъ, и за всѣми чинимыми описями и наблюденіями смотрѣлъ, разъѣзжая на особливомъ суднѣ и пребывая тамъ, гдѣ сочтетъ присутствіе свое нужнымъ. По собраніи достаточнаго числа наблюденій и описей поручится имъ сочиненіе новаго Апласа.

О Маякахъ Балтійскаго моря, о ихъ недостаткахъ, и о томъ, какимъ образомъ привесть оные въ лучшее состояніе.

Сколько вѣрныя карты полезны для безопаснаго по морямъ плаванія при вѣрномъ счисленіи, столькоже, или можетъ быть еще болѣе нужны примѣтные на берегахъ

и мѣляхъ знаки при таковыхъ обстоятельствахъ, когда счисленіе невѣрно или сомнительно. Главные изъ таковыхъ знаковъ, какъ извѣстно, суть маяки, и хотя оные въ Балтійскомъ морѣ расположены довольно хорошо, такъ что когда одинъ изъ нихъ закрывается, тогда открывается другой; но по множеству въ семъ морѣ голыхъ островковъ и мѣлей, остаются еще такія промежуточныя мѣста, кои безъ освѣщенія ихъ огнями угрожаютъ всегда опасностію. Сверхъ сего, хотя маяки, сіи воздвигнутые на берегахъ и островахъ свѣтильники, успокоивающіе недоумѣніе мореплавателя посреди глубокой ночи, весьма спасительны и полезны; однакожъ сего еще недовольно, чтобъ имѣть ихъ на всѣхъ опасныхъ мѣстахъ; ибо и самое достаточное число оныхъ можетъ обращаться во вредъ и погибель, какъ скоро не будутъ они явственно различаться одни отъ другихъ, или отъ небреженія приставленныхъ къ нимъ людей не ясно и не вовсе время ночи горѣть, или по злоупотребленію жителей тѣхъ мѣстъ нарочно близъ берега возжигаемы будутъ иные огни, могущіе казаться маяками. И такъ, пріемля въ разсужденіе всѣ подобныя обстоятельства, Комитетъ, къ безопасному плаванію судовъ и къ отвращенію всѣхъ по сей части неудобностей, полагаетъ за нужное учинить слѣдующее:

1. Извѣстно, что идущіе изъ Балтики въ Финской заливъ мореплаватели, обошедъ южный мысъ Готланда, держатъ прямо къ западной оконечности острова Даго, и на семъ пути встрѣчаемы бываютъ не извѣстными изъ Нордборена теченіями, которыми непримѣтнымъ образомъ приближаетъ ихъ къ мѣлямъ, окружающимъ западную

часть острова Эзеля, отъ чего не токмо подвергаются они опасностямъ, но часто и погибаютъ. Сего ради не обходимо нужно сію часть острова Эзеля освѣтить маяками. Нѣкоторые изъ мореплавателей предлагаютъ сдѣлать два маяка на лежащемъ по близости онаго островкѣ *Фильзандѣ*, но Комитетъ разсуждаетъ, что лучше поставить ихъ на самомъ островѣ Эзелѣ, на мысу онаго выдавшемся лапкою и называемомъ *Гориландъ-Або*; ибо во первыхъ на островкѣ Фильзандѣ маяки содержать не удобно, поелику сей островокъ довольно отдаленъ отъ большаго острова, притомъ же открытъ съ моря и окруженъ мѣлководіемъ, то кромѣ излишнихъ на построеніе и содержаніе сихъ маяковъ издержекъ и дороговизны, не всегда можно будетъ имѣть съ нимъ нужное для перевоза дровъ и запасовъ сообщеніе; во вторыхъ маяки на островѣ Эзелѣ, на мысу выдавшемся лапкою, цѣмъ полезнѣе быть могутъ, что суда, въ случаѣ бурь, руководствуемыя сими маяками, даже и ночью заходить и укрываться могутъ въ лежащій при семъ мысу просторный и весьма удобный для стоянія на якорѣ заливъ, извѣстный подъ именемъ *Гагелахта;* и какъ сихъ маяковъ будетъ два, расположенныхъ въ нѣкоторомъ отдаленіи одинъ отъ другаго такимъ образомъ, чтобъ со стороны моря огни ихъ не сливались между собою, то идущія изъ Балтики суда безошибочно могутъ разпознавать ихъ и отличать отъ одиночныхъ маяковъ, находящихся на южной оконечности острова Эзеля и на западномъ мысу острова Даго.

2. Не безполезно также, для плавающихъ изъ Риги галіотовъ, на случай пасмурныхъ дней, поставить на островкѣ Фильзандѣ и на иныхъ низменныхъ и болѣе

выдавшихся въ море мысахъ, двѣ или три одинакія башни, выкрашенныя разными изъ далека видными красками, или одною бѣлою, но въ такомъ случаѣ образъ сихъ башенъ, или увѣнчевающія ихъ вершины, должны быть разновидныя, дабы каждую изъ нихъ можно было различать.

3. Суда, идущія мимо Ревеля въ Кронштадъ, прошедъ сѣверную оконечность острова Наргина, встрѣчаютъ на самомъ пути весьма опасную четырехъ-футовую банку, называемую *Ревель-Стенгъ*. Сія банка, равно какъ и другая осмнадцати футовая, именуемая *Новою*, приводятъ мореплавателей въ великое затрудненіе, а особливо ночью или въ мрачную и пасмурную погоду, когда поставленныхъ на нихъ вѣхъ видѣть не можно. Сего ради надлежитъ на первой изъ сихъ банокъ имѣть пловучій маякъ, то есть всегда стоящее подлѣ ней освѣщенное двумя фонарями судно, каковыя въ подобныхъ мѣстахъ употребляются въ Англіи. Судну сему надлежитъ быть построену съ особливою твердостію, дабы могло оно, стоя въ открытомъ море на якорѣ, выстерпливать всѣ крѣпкіе вѣтры. Якори онаго должны быть на желѣзныхъ цѣпяхъ однолапые и полновѣсные. По концамъ мѣли долженствуютъ стоять вѣхи. Впрочемъ не худо на всякомъ изъ таковыхъ пловучихъ маяковъ имѣть большой корабельной колоколъ для безпрестаннаго въ туманное время звона, дабы проходящія мимо сего маяка суда, прежде нежели его увидятъ, могли звонъ сей слышать и потому располагать свое плаваніе.

4. Хотя пловучій маякъ и можетъ нѣкоторымъ образомъ служить къ показыванію пути на Ревельской рейдъ, тѣмъ судамъ, кои его увидятъ; но какъ сіи маяки

весьма не далеко видны, и могутъ токмо предохранять отъ опасности суда, подходящія къ мѣмъ банкамъ, на которыхъ они поставлены; того ради для вящшей удобности кораблямъ въ ночное и бурное время проходить къ Ревелю и мимо Наргина, нужно также и на семъ островѣ построить маякъ; а поелику близость сего маяка съ Суропскимъ можетъ приводить иногда въ сомнѣніе тѣхъ мореплавателей, кои будутъ видѣть одинъ изъ сихъ маяковъ, и не знать, Суропской ли то или Наргинской маякъ, того ради на Суропскомъ берегу вмѣсто одного имѣющагося нынѣ надлежитъ построить два маяка въ такомъ между собою положеніи, чтобъ оба огня ихъ удобно съ моря видимы были: тогда не останется уже ни какого сомнѣнія мореплавателямъ.

5. Въ плаваніи отъ Ревеля или отъ Кохшкарскаго маяка къ Гогланду встрѣчаются почти на самомъ пути два голые островка *Стенгшхерд* и *Родшхерд*, которые едва выходятъ изъ воды, и слѣдовательно тѣмъ болѣе опасны для плывущихъ ночью или въ пасмурное время судовъ: того ради необходимо нужно на первомъ изъ оныхъ поставить маякъ, а на послѣднемъ бѣлую башню. Такимъ образомъ обезопасится путь ведущій мимо ихъ къ Гогланду и въ Нарву.

6. Въ Нарвскомъ портѣ при устьи рѣки Наровы нужно имѣть маякъ; ибо купецкія суда, идущія въ сей портъ, подходя въ ночное время къ оному, не имѣютъ никакого видимаго на берегу предмета.

7. Простирая плаваніе отъ Гогланда къ Сескару путь лежитъ между *Лавенсарскою мѣлью*, по одну, и между низкими и голыми островками *Соммерсолъ* и *Нервою*, по

другую сторону. Проходъ между оными толь тѣсенъ и узокъ, что не токмо ночью, но и днемъ въ пасмурную погоду, ни одно судно не можетъ проходить ихъ съ безопасностію. Сего ради мореплаваніе получитъ великую пользу, когда на Лавенсарской мѣли поставится пловучій маякъ, а на двухъ островкахъ, Соммерсѣ и Нервѣ, воздвигнуты будутъ, на первомъ маякъ, а на второмъ бѣлая башня, которую, равно какъ и всѣ таковыя башни, надлежитъ каждое лѣто бѣлить.

8. Деревянные маяки требуютъ ежегодныхъ починокъ, скоро приходятъ въ вѣтхость и въ крѣпкіе погоды подвержены бываютъ пожарнымъ случаямъ; а потому лучше имѣть ихъ каменные.

9. Огонь въ верьху нынѣ имѣющихся маяковъ раскладывается на открытой площадкѣ, на которой тутъ же лежатъ и дрова, приготовляемые для подкладыванія и содержанія того огня въ одинакой ясности во все продолженіе ночи; отъ чего при крѣпкихъ вѣтрахъ бросаетъ иногда горящіе уголья или головни въ глаза разводящихъ сей огонь, препятствуя имъ чрезъ то управлять онымъ; и сверьхъ того не рѣдко случается, что разложенный огонь сообщается приготовленнымъ на всю ночь дровамъ, и оные всѣ вдругъ сгараютъ, такъ что въ остальную часть ночи маякъ бываетъ мало или совсемъ не освѣщенъ: для отвращенія сего неудобства надлежитъ вершины маяковъ устроить такимъ образомъ, чтобъ дрова не на одной площади лежали съ огнемъ, и чтобъ огонь горѣлъ внутри такого, сдѣланнаго по срединѣ площадки, огражденія, изъ котораго бы не препятствуя ясности горѣнія

его, не могло вѣтромъ выбрасывать уголья: что безъ сомнѣнія легко придумать можно.

10. Выше сего сказано уже, что когда на маякахъ, отъ нераденія приставленныхъ къ нимъ людей, огонь не ясно или не вовсю ночь горѣть будетъ; такожъ когда жители тѣхъ мѣстъ нарочно разводить будутъ по берегамъ или на высокихъ мѣстахъ огни, или переставливать и затоплять на мѣляхъ вѣхи, дабы обманувшихся мореплавателей подвергать кораблекрушенію, и чрезъ то получать себѣ корысть отъ доставанія потопшихъ или подмокшихъ товаровъ; то таковыя злоупотребленія могутъ спасительныя и полезныя учрежденія маяковъ превращать въ обманчивыя и пагубныя. Первое изъ сихъ злоупотребленій, то есть худое жженіе огня, приписываютъ Дагерортскому маяку, содержимому на откупу подрядчиками; о чемъ, какъ сказываютъ, уже многія были жалобы, не токмо отъ шхиперовъ купецкихъ судовъ, но и отъ начальниковъ военныхъ кораблей. Во второмъ злоупотребленіи, то есть въ возжиганіи лживыхъ и обманчивыхъ огней, подозрѣваютъ жителей острововъ Даго и Эзеля. Для отвращенія таковыхъ слѣдствіями своими важныхъ золъ и преступленій, надлежитъ во первыхъ опредѣлять на маяки хорошаго поведенія и усердныхъ къ службѣ смотрителей, съ строгимъ приказаніемъ, чтобъ огонь по предписаннымъ правиламъ всегда безъ малѣйшихъ упущеній ясно горѣлъ. Во вторыхъ: поставленныя на мѣляхъ близкихъ къ маякамъ вѣхи поручить подъ вѣденіе сихъ людей, съ таковымъ повелѣніемъ, чтобъ они послѣ каждой бури, или крѣпкаго вѣтра, всякой разъ непремѣнно ихъ осматривали, и въ случаѣ сноса или сломленія какой вѣхи, немедлѣнно на

мѣстѣ оной сставили новую вѣху. Для сего должно имъ имѣть у себя запасной флагдукъ и готовыя жерди, такожъ и гребное судно для выѣзду въ море. Въ трепьихъ: смотрители сіи долженствуютъ во всякое время вести журналъ о состояніи погоды и силѣ вѣтра. Въ четвертыхъ: поелику должны они безотлучно во все лѣто жить на маякахъ, въ отдаленіи отъ городовъ или большихъ селеній, и принуждены запасать для себя всю провизію, того ради надлежитъ имъ производить сверьхъ жалованья порціонныя деньги, или морской провіянтъ напурою. Между тѣмъ Правительству должно часто освѣдомляться объ нихъ, и въ случаѣ жалобъ отъ судовъ, смѣнять и наказывать ихъ, а исправляющихъ долгое время должность сію съ раченіемъ не худо иногда награждать для поощренія другихъ къ подобной же неослабной прилѣжности. Наконецъ въ четвертыхъ: островскимъ жителямъ предписать, чтобъ они въ ночное время съ умысломъ для обмана судовъ огней по берегамъ и на высокихъ мѣстахъ отнюдь не раскладывали, и что естьли кто въ подобномъ преступленіи когда-либо изобличенъ будетъ, то жесточайшимъ образомъ, какъ разбойникъ или смертоубійца, наказанъ быть имѣетъ. Въ протчемъ для изтребленія таковыхъ преступленій нѣтъ ли какой возможности отнять у жителей побужденіе къ онымъ, не отъемля у нихъ рвенія и охоты спасать съ разбитыхъ судовъ людей и товары? Можетъ быть причиною сихъ преступленій есть паче невѣжество, нежели злодѣйство. Часто случающіеся кораблекрушенія и приманчивость корысти пріучаютъ простыхъ людей понятіе не токмо съ равнодушіемъ о томъ мыслить, но даже и желать того, не чувствуя ни малѣйшаго укоренія

совѣсти. А потому кажется мнѣ, что честные и благоразумные священники частыми поученіями и проповѣдями своими могли бы, противуборствуя усыпляющему совѣсть корыстолюбію, разтолковать имъ, какое ужасное злодѣяніе, достойное тяжкаго въ семъ и въ будущемъ свѣтѣ наказанія, заключается въ желаніи и домогательствѣ пріобрѣсть себѣ малую корысть, основанную на великомъ вредѣ и погибели своего ближняго. Безсомнѣнія таковое нравоученіе и всегдашнее о томъ напоминаніе, соединенное съ поощреніемъ за всякую спасенную и безъ утайки объявленную вещь получать извѣстную плату, произвели бы желаемый успѣхъ.

11. Огонь на маякахъ обыкновенно начинаютъ жечь съ перваго числа Августа; но какъ къ Рижскому и Ревельскому портамъ купецкія суда приходятъ весьма рано, когда ночи бываютъ еще темны и долги, того ради вѣсною надлежитъ маяки въ сихъ мѣстахъ зажигать съ половины Апрѣля, а въ протчихъ мѣстахъ тотчасъ по вскрытіи льда, и продолжать до половины Маія мѣсяца. Лѣтомъ же вездѣ начинать маяки жечь съ перваго числа Іюля, ибо въ сіе время ночи становятся уже довольно темны.

12. Для раскладыванія на маякахъ нашихъ огня употребляются дрова и уголье, которые неудобны во первыхъ потому, что трудно ихъ доставлять, а во вторыхъ, что къ исправному содержанію таковаго огня потребно имѣть большее число людей. И такъ лучше кажется освѣщать маяки фонарями, въ которыхъ бы стекла были самыя лучшія бѣлыя; внутренность сихъ фонарей должна состоять изъ полированнаго бѣлагожъ листоваго желѣза; притомъ ежедневно должно ихъ чистить и жечь въ нихъ

вмѣсто свѣчь лампады, каковыя употребляются въ Англіи на маякахъ. Однако надлежитъ прежде испытать оное на одномъ маякѣ, и когда по опыту окажется сіе лучшимъ и полезнѣйшимъ средствомъ, тогда уже распространить оное и на всѣ другіе маяки.

13. На новопостроенной въ Кронштадѣ крѣпости, называемой Ризбанкою, нужно въ осеннее время на возвышенномъ мѣстѣ держать большой фонарь, дабы приходящія ночью съ моря суда, видя огонь сей, могли проходить на рейдъ.

14. На военной брандвахтѣ нужно также поднимать ночью фонари такою фигурою, чтобъ можно было огонь сей различать отъ прочихъ огней, видимыхъ на другихъ стоящихъ на рейдѣ судахъ. При томъ же нужно, чтобъ сверьхъ находящихся гребныхъ ея судовъ имѣлся безотлучно при оной большой баркасъ, которой бы въ случаѣ нашествія на мѣль, или инаго несчастнаго приключенія съ какимъ-либо мимоидущимъ судномъ, могъ подать оному помощь.

15. При портовой Кронштадской брандвахтѣ весьма нужно имѣть по крайней мѣрѣ два барказа, снабденныхъ достаточно потребными снастями; ибо корабли отправляющіеся въ походъ поднимаютъ баркасы свои за благовременно до сниманія съ якоря, и потому часто при вступаніи подъ паруса имѣютъ въ нихъ для завоза верьповъ великую надобность.

16. На Кронштадскомъ рейдѣ по причинѣ узкости онаго не безполезно бы было, для лучшаго означенія фарватера, между въхъ на мѣлководіяхъ положить изрѣдка на однолапыхъ верьпахъ баканы съ рымами, которые можно

къ первому числу Ноября поднимать. Оные могли бы много способствовать къ безопасному плаванію судовъ на рейдъ и съ рейда.

17. На Лондонской и на Вульфовой мѣляхъ, на коихъ по оконечностямъ ихъ ставятся вѣхи, лучше бы вмѣсто оныхъ ставить на верьпахъ вертикальные конусы, которые въ пасмурные погоды и при разсвѣтѣ дня гораздо виднѣе бываютъ, и притомъ на вершинахъ ихъ можно сдѣлать жестяные флюгеры такимъ образомъ, чтобъ оные отъ ударенія вѣтра производили нѣкоторое жужжаніе, могущее въ туманное время предохранять суда отъ приближенія къ нимъ.

18. Большой флагъ на вѣхахъ имѣть не удобно, поелику онъ гнетъ вѣху и обвивается около шеста ея; того ради полезнѣе вѣхи дѣлать съ пяльцами, каковыя нынѣ и начали уже ставить въ Ревелѣ; флаги же для вѣхъ надлежитъ шить изъ самаго лучшаго Англинскаго флагдуку, въ которомъ цвѣтъ ярокъ и не линяетъ.

19. Лоцъ-гальіоты, употребляемые для осматриванія вѣхъ и маяковъ, суть весьма не способныя суда, не могущія въ крѣпкіе вѣтры держаться на море; того ради лучше вмѣсто оныхъ имѣть одномачтовыя яхты или палубные боты, кои бы не болѣе девяти съ половиною футъ сидѣли въ грузу. Таковыхъ судовъ, которыя какъ для лоціи, такъ и для всякихъ другихъ посылокъ, гораздо удобнѣе, нужно содержать въ Кронштадскомъ, Ревельскомъ и Роченсальмскомъ портахъ, по два въ каждомъ. Гребныя суда при оныхъ должны быть самыя лучшія, сдѣланныя на подобіе Англинскихъ четырехъ-весельныхъ яликовъ, которые почти при всякомъ вѣтрѣ могутъ

выходить въ море; барказы же при нихъ имѣть такіе, каковые бываютъ на иностранныхъ купецкихъ судахъ.

20. Когда построеніе вновь маяковъ, или постановленіе гдѣ новыхъ вѣхъ, утверждено будетъ и начнетъ исполняться, тогда за благовременно надлежитъ обнародовать оное въ вѣдомостяхъ, дабы всѣмъ какъ Россійскимъ такъ и чужестраннымъ мореплавателямъ извѣстно было, какіе гдѣ горятъ маяки, гдѣ какія поставлены башни, и какихъ цвѣтовъ вѣхами или флагами означены какія мѣли. Послѣ сего перваго извѣщенія, при всякой потомъ перемѣнѣ или новомъ учрежденіи, надлежитъ такожде увѣдомлять объ оныхъ, дабы невѣденіе о томъ немогло сдѣлаться причиною погибели какого либо мореплавателя.

О нѣкоторыхъ учрежденіяхъ для безопаснаго плаванія гребныхъ судовъ между Кронштадомъ и Санктпетербургомъ.

Переходъ отъ Санктпетербурга до Кронштада и обратно сопряженъ бываетъ также иногда съ нѣкоторыми затрудненіями, почему и не безполезно будетъ учредить слѣдующее:

1. Въ узкомъ фарватерѣ, простирающемся отъ Санктпетербурга къ западу, нужно по обѣимъ сторонамъ мѣлководія положить баканы съ рымами на однолапыхъ верьпахъ и желѣзныхъ цѣпяхъ, дабы при противныхъ вѣтрахъ можно было по онымъ тянуться. Сіе сдѣлаетъ великое для купецкихъ и перевозныхъ судовъ пособіе; ибо суда идущія изъ Санктпетербурга въ Кронштадъ часто

и долгое время въ узкости фарватера при западныхъ вѣтрахъ, возвышающихъ воду, задерживаемы бываютъ противностію оныхъ; а при восточныхъ, хотя и благополучныхъ, но понижающихъ воду, принуждены бываютъ стоять за мѣлководіемъ.

2. На половинѣ разстоянія между Санктпетербургомъ и Кронштадомъ вовсе время, покуда продолжается водяной путь, нужно имѣть просторное судно, которое бы могло служить какъ пловучимъ маякомъ, такъ равно пристанищемъ и отдохновеніемъ для гребныхъ судовъ; ибо оныя не рѣдко по десяти и по двенадцати часовъ находятся въ пути, и часто случается, что съ половины онаго принуждены бываютъ ворочаться назадъ, или спускаться къ берегамъ, подвергаясь опасности. Сверьхъ сего и для грузовыхъ судовъ въ ночное и темное время маякъ сей можетъ быть полезенъ.

3. На Ораніенбаумской гавани и на углу Фридригской батареи нужно имѣть фонари съ огнемъ; ибо часто во время темныхъ ночей посылаются почтовыя шлюпки и другія гребныя суда изъ Кронштада въ Ораніенбаумъ, или изъ онаго въ Кронштадъ.

4. Ораніенбаумскую и Петергофскую гавани нужно углубить; ибо не токмо парусныя, но и гребныя суда, при восточныхъ вѣтрахъ, понижающихъ воду, съ нуждою проходить могутъ чрезъ оныя.

IX.

Мнѣнїе о средствахъ къ распространенїю морскихъ наукъ въ Россїйскомъ флотѣ.

Можно морское знаніе или науку уподобить пространному морю, составленному изъ сліянія многихъ и великихъ рѣкъ: сіи рѣки суть частныя, принадлежащія къ сей наукѣ, искуства или художества, таковыя, какъ чертежи судовъ, кораблестроеніе, нагрузка, оснастка, навигація, кораблеправленіе, еволюція, сигналопроизводство и проч. Также якорное, мачтовое, парусное, канатное мастерство и проч. Каждое изъ сихъ искуствъ или художествъ, для познанія онаго въ подробности, требуетъ долговременнаго въ томъ упражненія, и слѣдовательно пособія отъ порядочнаго и яснаго каждому изъ нихъ описанія, которое бы вступающему въ сей окруженный мраками путь могло служить вѣрнымъ руководителемъ. Таковыя описанія и сочиненія, сдѣланныя искусными въ званіи своемъ и въ словесности людьми, составили бы полное и достаточное въ каждой части наставленіе и разпростерли бы свѣтъ, освѣщающій всю обширность морской науки; но сіе легче пожелать, нежели исполнить можно: ибо какъ таковыхъ частей, составляющихъ морское искуство, есть весьма не малое число, и притомъ нѣкоторыя изъ нихъ, какъ на примѣръ строеніе корабля, оснастка, кораблеправленіе, или все то, что называется *практикою*, такъ обширны, и столько заключаютъ въ себѣ разнообразныхъ вещей,

орудій, правилъ и работъ, что методическое и подробное описаніе оныхъ требуетъ въ сочинителѣ таковой книги не токмо опытности и познанія въ морскомъ дѣлѣ, но и великаго упражненія въ словесности; надлежитъ ему всѣ матрозскія, плотничьи и другихъ мастерствъ работы собственными глазами видѣть, дабы каждому употребляемому въ оныхъ слову, кои всѣ составляютъ особливый и пространный языкъ, сдѣлать чистое математическое опредѣленіе, и для истолкованія каждаго дѣянія, которыхъ несметное множество, изобрѣсть фигуры, и оное логическимъ порядкомъ и яснымъ слогомъ изобразить и представить; поелику, говорю, все сіе требуетъ не усыпнаго раченія и трудовъ, не одного человѣка, но многихъ, и не кратковременнаго, но весьма продолжительнаго упражненія; того ради мало сыскивалось такихъ людей, которые бы пріобрѣтши какъ въ морскомъ знаніи, такъ и въ словесности знатные успѣхи, имѣли еще такое рвеніе и усердіе къ службѣ, чтобъ приняли на себя тяжелое бремя трудиться, и посвятить весь свой вѣкъ на такое дѣло, отъ котораго даже и общей славы, единой къ трудамъ побудительницы, ожидать не могутъ, потому что не для всего ученаго свѣта, но для пользы нѣкотораго токмо числа мореплавателей работаютъ. По симъ-то причинамъ не токмо новѣйшія морскія державы, но и тѣ самыя, въ которыхъ изъ древлѣ мореплаваніе процвѣтаетъ, какъ то Англія и Франція, хотя и многими изобилуютъ сего рода сочиненіями, однако весьма далеки еще отъ того, чтобъ начинающіе учиться въ собранныхъ ими сего рода книгахъ имѣли наилучшихъ себѣ наставниковъ. Обыкновенно книги сіи бываютъ для нихъ не понятны, и слѣдственно

безполезны; ибо писатели оныхъ должны бы были употребить несравненно величайшій трудъ, естьлибъ располагали сочиненія свои по образу сѣпленія Евклидовой Геометріи, то есть не приступали бы никогда къ послѣдующему, не объяснивъ достаточно предъидущаго.

Что принадлежитъ до насъ, то по малости морскихъ сочиненій на нашемъ языкѣ можно сказать, что морское искуство у насъ еще въ самомъ младенчествѣ; ибо для подробнаго описанія корабельной архитектуры и другихъ искуствъ мы даже не имѣемъ свойственнаго симъ искуствамъ языка. Доказательство тому, что ни одинъ нашъ корабельный мастеръ по сіе время не въ состояніи былъ ничего о мастерствѣ своемъ написать, и буде бы кто сіе предпринялъ, съ тѣмъ, чтобъ произвесть нѣчто ясное и удобопонятное, а не съ тѣмъ, чтобъ написать что нибудь мрачное и не вразумительное, тому къ труду сочиненія приложился бы новый трудъ основать и уставить языкъ. Между тѣмъ иностранныя книги, какъ я уже о томъ индѣ говорилъ, (см: предисловіе къ морскому искуству) хотя и могутъ намъ приносить нѣкоторую пользу, однакожъ къ распространенію между нами свѣта ученія мало удобны; потому, что для разумѣнія чужихъ языковъ, такъ чтобъ понимать на нихъ какъ самыя глубочайшія умствованія, такъ и всѣ художественныя описанія, должно употребить много времени, терпѣнія и труда, не забывая притомъ, что еще вящшій трудъ предстоитъ въ обученіи должности своей и собственнаго своего языка. Излишно было бы объяснять, что совокупить въ себѣ сіи три знанія, есть дѣло толикаго прилѣжанія, что едвали

позволитъ краткость человѣческаго вѣка во всѣхъ оныхъ успѣть до нѣкоторой знаменитой степени. Сіе можемъ мы отнесить къ одному корабельному мастеру, или къ одной корабельной Архитектурѣ, но морская наука, взявъ сіе слово во всемъ пространствѣ онаго, имѣетъ нужду, чтобъ между всѣми составляющими ее искуствами и художествами была взаимная связь, и чтобъ всѣ онѣ, одно другому, такъ сказать, подавали руку помощи: а потому каждое изъ нихъ методически описать и всѣ оныя представить въ ясномъ и совокупномъ видѣ, конечно превзошло бы силы всякаго человѣка. И такъ изо всего вышесказаннаго заключить слѣдуетъ, что когда для размноженія просвѣщенія въ морскихъ знаніяхъ не обходимо нужно, чтобъ сіи науки на собственномъ языкѣ нашемъ процвѣтали, и когда почти нѣтъ возможности ожидать сего отъ единаго человѣка, то надлежитъ непремѣнно установить на твердомъ основаніи нѣкоторое особливое общество, которое бы всегда неусыпное прилагало о томъ попеченіе.

Въ семъ намѣреніи хотя и учрежденъ при Государственной Адмиралтейской Коллегіи морской Комитетъ, однакожъ поелику оный основанъ безъ всякихъ данныхъ ему преимуществъ, расположенъ тесно, и ни какой опредѣленной на содержаніе его суммы не положено, того ради и лишенъ онъ способностей, принести нѣкогда желаемые плоды: ибо ни самъ состоятъ изъ трудолюбивыхъ и знающихъ словесность людей, ниже присылаемые къ нему на разсмотрѣніе посторонникъ людей труды поправлять, вознаграждать и ободрять можетъ. И такъ для приведенія сего новаго учрежденія въ желаемое со-

вершенство и прочность, по моему мнѣнію, полезно бы было основать и расположить оное слѣдующимъ образомъ.

Опредѣлить для содержанія комитета, то есть на покупку библіотеки, на жалованье членамъ, на печатаніе книгъ, на заплату переводчикамъ, гравировальщикамъ, и на другіе сему подобные расходы, достаточную годовую сумму.

Въ Санктпетербургѣ при Адмиралтейской Коллегіи быть главному морскому Комитету, которому состоять изъ нижеслѣдующихъ особъ.

1. Изъ одного члена сей Коллегіи и сего Комитета.

2. Изъ четырехъ искусныхъ флотскихъ капитановъ, членовъ же сего Комитета.

3. Изъ двухъ професоровъ Россійскаго языка и словесности, членовъ же Комитета.

Сіи члены называться будутъ должностными, то есть всегда засѣдающими въ Комитетѣ; въ прочемъ Комитетъ составляютъ и другіе члены изъ флагмановъ и генераловъ флотскихъ, кои называться могутъ почетными; сіи не присутствуютъ въ Комитетѣ, какъ развѣ токмо когда приглашены будутъ, или кто изъ нихъ удостоитъ посѣтить оный. Число сихъ послѣднихъ членовъ есть не опредѣленное и зависящее отъ выбора. Между оными могутъ быть и иностранные ученые мореплаватели. Должностные члены получаютъ жалованье, почетные же не получаютъ.

Сверьхъ сего Комитетъ долженъ состоять, или при Комитетѣ должны находиться, слѣдующіе люди:

1. Нѣкоторое число морскихъ офицеровъ, то есть леитенантовъ или мичмановъ, въ которыхъ примѣчены

будутъ особливыя способности и острота разума. Сихъ нужно имѣть для того, дабы они входя вмѣстѣ съ членами Комитета во всякія касающіеся до мореплаванія дѣла и разсужденія, могли со временемъ быть сами судіями и членами.

2. Одинъ корабельный мастеръ или подмастерья и два ученика, умѣющихъ искусно чертить.

3. Одинъ библіотекарь, подъ вѣденіемъ котораго должна состоять Комитетская библіотека.

4. Два штурмана.

5. Два хорошихъ рисовальныхъ мастера.

6. Два модельщика.

7. Нѣкоторое число писарей для переписыванія.

8. Нѣсколько рабочихъ людей для запиранія и содержанія въ чистотѣ покоевъ, въ которыхъ Комитетъ будетъ имѣть свое засѣданіе.

О избраніи членовъ.

Всякой членъ избирается въ Комитетъ общимъ всѣхъ членовъ согласіемъ и получаетъ, какъ водится въ Академіяхъ, печатную на пергаментѣ за подписаніемъ всѣхъ членовъ грамоту или дипломъ.

О должности Комитета.

Комитетъ собирается и присудствуетъ два или три дни въ недѣлѣ. Въ сіе время читаетъ и разсматриваетъ онъ всѣ сообщенныя отъ членовъ, или присланныя къ нему изъ иныхъ мѣстъ сочиненія и переводы. Буде найдутся оныя дѣльными и полезными, то назначаетъ ихъ къ помѣщенію въ издаваемыхъ имъ запискахъ, или къ напечата-

нію особо. Естьли же оныя будутъ таковы, что хотя и содержится въ нихъ много полезнаго, но слогъ ихъ не довольно ясенъ и чистъ, какъ то часто случается находить въ писаніяхъ морскихъ офицеровъ, или корабельныхъ и другихъ мастеровъ, которые хотя въ дѣлѣ своемъ и весьма искусны, но въ словесности мало упражнялись; въ такомъ случаѣ Комитетъ поручаетъ одному изъ професоровъ сочиненіе сіе въ слогѣ исправить, и по прочтеніи вновь онаго назначаетъ уже его къ изданію въ свѣтъ.

О помѣщеніи Комитета, и что въ отведенныхъ для него покояхъ содержаться и храниться долженствуетъ.

Нужно помѣстить Комитетъ въ нарочно пріуготовленныхъ для него покояхъ, въ которыхъ съ тщаніемъ собираемы и хранимы быть долженствуютъ слѣдующія вещи:

Библіотека.

Оная должна состоять изъ всѣхъ морскихъ книгъ, какія нѣкогда на какомъ либо языкѣ изданы были. Для полнаго собранія таковой библіотеки, надлежитъ сочинить реестры всѣхъ отъ начала мореплаванія изданныхъ сочиненій на Французкомъ, Англинскомъ, Гишпанскомъ, Португальскомъ, Италіянскомъ, Латинскомъ, Голландскомъ, Датскомъ, Шведскомъ и Нѣмецкомъ языкахъ; разослать сіи реестры къ Министрамъ нашимъ въ тѣхъ державахъ пребывающимъ, и возложить на нихъ таковыя книги, даже и самыя древнія, какъ возможно отыскивать, и буде найдутся, покупать и присылать въ Комитетъ. Сверьхъ сего препоручить имъ также, чтобъ они и всякія

на пользу мореплаванія выходящія въ тѣхъ земляхъ изобрѣтенія, или открытія, или иныя какія достопамятности, какъ на примѣръ новѣйшія морскія карты, достовѣрнѣйшіе планы морскихъ сраженій, чертежи и модели кораблей оказавшихся въ море наилучшими, рисунки и описанія новомышленныхъ орудій, рукописныя записки прославившихся корабельныхъ мастеровъ или мореплавателей, и тому подобныя стяжанія всячески доставать и оными Комитетъ обогащать старались.

Издавна заведены при Адмиралтейской Коллегіи три хранилища: первое подъ названіемъ *чертежной*, въ которой храняться всѣ морскія карты и описи морей, заливовъ, береговъ и рѣкъ; второе подъ названіемъ *Архивы*, гдѣ собираются журналы и протоколы всѣхъ плавающихъ по моряхъ судовъ, также и всѣ Адмиралтейской Коллегіи дѣла и бумаги; третіе подъ названіемъ *модельной*, содержащей въ себѣ разныхъ кораблей, галеръ и другихъ судовъ модели. Изъ сихъ трехъ хранилищъ нѣкоторыя останутся на томъ же основаніи, на какомъ нынѣ находятся, а съ другими должны возпослѣдовать слѣдующія перемѣны:

Чертежная.

Оная нынѣ поручена подъ особое смотрѣніе члена Коллегіи, старающагося содержать ее въ должномъ порядкѣ, что и весьма хорошо.

Архива.

Сія въ разсужденіи нынѣшняго ея состоянія требуетъ великаго вниманія и исправленія. Во первыхъ нѣтъ при ней попечителя, которой бы вѣдалъ, всѣ ли каждаго года

плавающихъ судовъ журналы, протоколы и другія нужныя для свѣденія бумаги въ оную поступаютъ. Во вторыхъ всѣ сіи рукописныя книги и тетради отъ временъ ПЕТРА Великаго копятся и складываются безъ всякаго разсортированія въ груды, не дѣлая изъ того ни какого употребленія; чего ради надлежитъ ихъ сперва разобрать по годно, и потомъ опредѣлить людей, кои бы изъ каждаго года сдѣлали послѣдственныя и сокращенныя выписки, могущія бытописателямъ дѣяній флотскихъ подать мысли и снабдить ихъ достаточными познаніями о всѣхъ отъ начала заведенія флота произходившихъ на море плаваніяхъ, замѣчаніяхъ и дѣйствіяхъ. Сіи краткія выписки должны ежегодно поступать въ Комитетъ и составить собственную его малую или сокращенную архиву. Главная архива остается, равно какъ и нынѣ, въ вѣденіи Адмиралтейской Коллегіи, подъ присмотромъ особливо опредѣленныхъ къ тому людей, которые не принадлежатъ къ Комитету, но токмо знаютъ разпорядокъ сихъ бумагъ, и въ случаѣ надобности ссужаютъ его на время тѣми изъ оныхъ, по коимъ нужно будетъ сдѣлать какую либо справку или учинить выписку.

Моделная.

Сія долженствуетъ состоять подъ точнымъ вѣденіемъ и распоряженіемъ Комитета. Оная требуетъ также лучшаго устройства и обращенія ея къ настоящей цѣли, для которой она основана. По нынѣ хранятся въ ней не большое число моделей, случайно и почти безъ намѣренія сдѣланныхъ, и которыя не составляютъ ни вида ни пользы. Надлежитъ увеличить ее такимъ образомъ, чтобъ для

оной сдѣлана была особая большая комната, или лучше галлерея, вѣ которой бы всякихъ судовъ модели по обѣимъ сторонамъ оной разставлены были на столбикахъ или подножіяхъ съ выдвижными ящиками, содержащими въ себѣ чертежъ и описаніе представленному въ той моделѣ судну. Особливо таковое собраніе моделей нужно сдѣлать всѣмъ плавающимъ въ Россіи рѣчнымъ судамъ, дабы имѣть полное о нихъ поняшіе и подать корабельному масшеру и мореплавашелю мысль о поправленіи нѣкогда грубаго ихъ сшроенія и худой механизмы, употребляемой для движенія оныхъ. Государь ПЕТРЪ Великій прилагалъ не малое, но безуспѣшное о томъ попеченіе, по причинѣ можетъ быть малаго тогда и нынѣ о сихъ судахъ свѣденія.

Протчія вещи.

Весьма нужно, чтобъ Комишетъ со всѣми къ нему принадлежносшьми, помѣщенъ былъ или въ особомъ домѣ, или въ особливыхъ отдѣленныхъ для него при Адмиралтействѣ покояхъ, въ которыхъ бы онъ не шокмо безъ сшѣсненія помѣсшиться, но и самымъ удобнѣйшимъ образомъ расположенъ быть могъ. въ прошчемъ члены Комитета должны сшараться о безпрестанномъ собираніи и храненіи въ сихъ покояхъ въ великомъ порядкѣ и чистошѣ всѣхъ полезныхъ для мореплаванія изобрѣшеній, или сочиненій, или вещей, по древности своей рѣдкихъ, или по инымъ какимъ обсшоятельсшвамъ примѣчанія и любопышсшва досшойныхъ; однимъ словомъ, должность ихъ есшь прилагашь не усыпное попеченіе, чтобъ со временемъ все собранное въ семъ мѣсшѣ не шокмо для упражняющагося

въ какомъ либо сочиненіи мореплавателя было богатымъ для почерпанія свѣденій источникомъ, не токмо для вникающаго во всѣ сіи вещи морскаго офицера привлекающимъ понятіе и разумъ его хранилищемъ, но и для входящаго въ оное всякаго смотрителя пріятнымъ и удивляющимъ его зрѣлищемъ.

О прочихъ Комитетахъ.

На подобіе сего главнаго Комитета должны, въ маломъ видѣ, учреждены быть частные Комитеты въ Кронштадскомъ, Ревельскомъ и Черноморскомъ портахъ. Сіи Комитеты долженствуютъ быть подчинены главному Комитету. Начальствующіе и засѣдающіе въ оныхъ не могутъ называться членами, кромѣ тѣхъ, которые въ сіе достоинство избраны будутъ. Должность ихъ есть такаяже, какъ и должностныхъ членовъ главнаго Комитета; они сообщаемыя и присылаемыя къ нимъ сочиненія разсматриваютъ, дѣлаютъ на оныя свои примѣчанія и отсылаютъ ихъ въ главный Комитетъ, который по прочтеніи оныхъ, и смотря по содержанію и пользѣ ихъ, оставляетъ оные у себя рукописными, или отдаетъ въ печать. Намѣреніе частныхъ Комитетовъ есть со всѣмъ особливое отъ главнаго Комитета: сей поощряетъ къ переводамъ и къ произведенію на Россійскомъ языкѣ морскихъ сочиненій; смотритъ, чтобъ издавались въ свѣтъ дѣльныя и хорошимъ слогомъ писанныя книги, а не такія, коихъ достоинство состоитъ въ одной ихъ величинѣ, и которыя, отнимая у молодаго читателя драгоцѣнное время, паче для него вредны нежели полезны бываютъ; наблюдаетъ, чтобъ вычистить и основать Россійской морской языкъ, имѣ-

ющій великую нужду въ томъ, чтобъ для общаго разумѣнія онаго многія слова и речи, какъ собственныя наши, такъ и отъ другихъ языковъ заимствованныя, определены и объяснены были; на конецъ старается стяжаніемъ и сохраненіемъ достопамятныхъ вещей составить нѣкое драгоцѣнное для мореплавателей, питающее разумъ ихъ и достойное любопытства, собраніе. Все сіе для частныхъ Комитетовъ не нужно: намѣреніе ихъ способствовать отъ части главному Комитету; но болѣе, чтобъ находящіеся въ тѣхъ портахъ флотскіе офицеры не провождали время въ праздности, имѣя удобныя средства къ занятію своему и упражненію въ наукахъ. Посему частные Комитеты должны отъ главнаго комитета имѣть слѣдующія отмѣны:

Во первыхъ библіотека ихъ долженствуетъ состоять изъ книгъ на трехъ токмо языкахъ, а именно на Россійскомъ, Французскомъ и Англинскомъ. Книги сіи должны быть новѣйшія учебныя и наиболѣе касающіяся до существенной должности морскаго офицера; также историческія и вояжи. Кромѣ морскихъ книгъ не безполезно имѣть изящныя стихотворческія и нравоучительныя сочиненія, какъ на двухъ помянутыхъ языкахъ, такъ и на нѣмецкомъ. Въ разсужденіи же Россійскихъ сего рода твореній надлежитъ поступать осторожно и съ выборомъ: ибо сколько хорошіе писатели, каковы изъ старинныхъ суть Прокоповичь, Кантемиръ, Ломоносовъ, Сумороковъ, Поповъ, Казицкій, Полѣшика и имъ подобные, удобны научать молодыхъ людей красотѣ Россійскаго слога, столько напротивъ того многіе изъ новѣйшихъ нынѣшнихъ писателей могутъ пріучить ихъ къ той Галицизмѣ, которою,

ко вреду прекраснаго языка нашего, наполняютъ они свои писанія. Сихъ книгъ можно имѣть по нѣскольку экземпляровъ, дабы для чтенія ссужать ими офицеровъ.

Во вторыхъ при частныхъ Комитетахъ не нужно заводить ни чертежной, ни архивы, ни модельной. На противъ того имѣть въ оныхъ всѣ нужные инструменты и четырехъ профессоровъ, а именно профессора Математики, профессора натуральной филозофіи, профессора правъ, и профессора земледѣлія, которые бы въ положенные дни преподавали въ сихъ наукахъ лекціи.

Въ третьихъ, домъ, въ которомъ частный Комитетъ расположенъ будетъ, долженъ состоять изъ одной или двухъ большихъ комнатъ и нѣкотораго числа малыхъ покоевъ, чисто и порядочно прибранныхъ, дабы въ оныхъ пріятно пребывать, и какъ при общихъ лекціяхъ со всѣми, такъ и для особеннаго чтенія или занятія, уединенно засѣдать можно было.

Въ протчемъ возбужденіе въ молодыхъ людяхъ охоты къ преподаваемымъ въ Комитетѣ лекціямъ и къ почерпанію пользы изъ собранныхъ въ немъ книгъ, много зависитъ отъ распорядка, благочинія и учтиваго обращенія, заведенныхъ начальникомъ онаго и профессорами; а потому и должны они прилагать крайнее о семъ попеченіе. Отличающимся прилѣжностію и успѣвающимъ въ свѣденіяхъ молодымъ офицерамъ надлежитъ за общимъ подписаніемъ начальника Комитета и всѣхъ профессоровъ давать аттестаты, кои при балатированіи и производствѣ ихъ должны быть пріемлемы во уваженіе.

Заведеніе и установленіе таковыхъ Комитетовъ безъ сомнѣнія послужитъ къ распространенію наукъ и свѣденій

между всѣми до мореплаванія принадлежащими званіями, и тогда можемъ мы надѣяться, что со временемъ будемъ имѣть своихъ Безутовъ, Роммовъ, Бугеровъ, Дюгамелей, Чапмановъ и проч.

X.

Примѣчанїя касающїяся до состоянїя дикорастущихъ дубовыхъ лѣсовъ и рощей, сдѣланныя Вице-Адмираломъ де Рибасомъ во время объѣзда его по разнымъ Россїйскимъ Губернїямъ.

§. 1.

Причина отправленїя его.

Присланнымъ въ Государственную Адмиралтейскую Коллегію Его Императорскаго Величества указомъ состоявшимся Іюня въ 19 день 1798 года, Высочаише повелѣно: Вице-Адмирала и Генералъ Крикъ-Камисара де Рибаса отправить въ Казанскую и другія губерніи, гдѣ между прочими порученіями, касательными до изъисканія средствъ къ выгоднѣйшему заготовленію на флотъ провіянтовъ, предписано ему осмотрѣть дикорастущіе лѣса, употребляемые на строеніе кораблей и другаго рода судовъ, такожъ и заповѣдныя Чебоксарскія и Козмодемьянскія дубовыя рощи, въ какомъ онѣ состояніи находятся, и не замѣтится ли чего къ лучшему сбереженію и сохраненію оныхъ.

Въ слѣдствіе сего Вице-Адмиралъ де Рибасъ, съ бывшими при немъ лѣснаго департамента совѣтникомъ

Золотовымъ, двумя секретарями и потребнымъ числомъ канцелярскихъ служителей, отправился изъ Санктпетербурга въ томъ же Іюнѣ мѣсяцѣ сухимъ путемъ до Твери, оттуда рѣкою Волгою до Казани, и потомъ продолжалъ путь свой по разнымъ мѣстамъ Казанской, Симбирской, Нижегородской, Оренбургской, Тамбовской и Вятской губерній, осматривая какъ состояніе лѣсовъ, такъ и чинимыя посланными отъ Государственной Адмиралтейской Коллегіи изъ Коммисіонерной команды штабъ и оберъ-офицерами, такожъ и прочими чиновниками, корабельнымъ лѣсамъ заготовленія. Въ какомъ состояніи во время путешествія сего, продолжавшагося годъ и одинъ мѣсяцъ, найдены имъ сіи лѣса и рощи, и какія касающіеся до лучшаго сбереженія и размноженія оныхъ сдѣланы имъ замѣчанія; обо всемъ томъ предлагается здѣсь почерпнутое изъ разныхъ донесеній его въ Государственную Адмиралтейскую Коллегію краткое и въ порядокъ приведенное описаніе.

§. 2.

Историческое предувѣдомленіе о лѣсахъ въ Россійской Имперіи.

Попеченіе о бережливости и размноженіи въ Россіи лѣсовъ воспріяло начало свое отъ Государя Императора ПЕТРА Великаго, основателя морскихъ Россійскихъ силъ, съ заведеніемъ коихъ, не взирая на весьма изобильное въ сей обширной области лѣсорастеніе, предвидѣлъ онъ, что время отъ времяни съ возрастаніемъ флотовъ возрастать будутъ купно и надобности въ годныхъ на корабельные члены толстыхъ и высокихъ деревьяхъ, а наипаче дубовыхъ,

и особливо растущихъ въ мѣстахъ прилежащихъ къ судоходнымъ рѣкамъ, по коимъ оныя удобно сплавливаются и доставляются къ портамъ. Сего ради многими указами и распоряженіями положилъ онъ первоначальныя хозяйственному употребленію лѣсовъ основанія; учредилъ сперва однихъ надзирателей, а потомъ и главныхъ смотрителей лѣсныхъ, подъ именами Оберъ-Валдмейстера и Валдмейстеровъ, подчиня ихъ вѣдомству Адмиралтейской Коллегіи.

Простирая же далѣе попеченія свои по сей части, и разсуждая, что если щедрому плодородію натуры не будетъ содѣйствовать пособіе человѣческое разведеніемъ новыхъ отраслей, кои бы могли нѣкогда замѣнять убыль упраздняемыхъ ежегодною вырубкою деревъ, то дикорастущихъ лѣсовъ, особливо дубовыхъ, при всей бережливости, на не прерывное продолженіе постройки кораблей и прочихъ мореходныхъ судовъ, не можетъ быть всегда въ полной мѣрѣ достаточно; а притомъ вѣдая, что по великому изобилію лѣсорастенія въ Россіи, удовлетворявшему съ избыткомъ нуждамъ общежитія, ни кто изъ Россіянъ не разсуждалъ за нужное упражняться въ знаніи хозяйственнаго храненія и размноженія лѣсовъ, имѣлъ намѣреніе вызвать изъ чужихъ краевъ знающихъ искуство сіе людей, отъ которыхъ бы, сверьхъ разведенія дубовыхъ рощей на мѣстахъ къ произрастанію ихъ удобныхъ, можно было пользоваться и руководствомъ въ назначеніи способнаго для рубки деревъ времени, и въ узнаваніи по виду зрѣлости ихъ, силы и крѣпости; ибо безъ выбора сихъ качествъ кораблестроеніе не можетъ достигнуть довлѣемой прочности. Однакожъ Государь ПЕТРЪ Великій не успѣлъ при жизни своей исполнить сего намѣренія, и уже по смерти

его, на основаніи учиненныхъ отъ него предположеній, Государственная Адмиралтейская Коллегія въ 1726 году имѣла переписку съ Гамбургскимъ купцомъ Говерсомъ о пріисканіи трехъ искусныхъ въ семъ званіи людей, отъ котораго и вызваны были изъ Германіи форштмейстеры: Мелхіеръ Зелгеръ, Яганъ Фалентинъ и Фердинандъ Фокель, кои всѣ трое на другой годъ прибыли въ Россію, и тогда же два первые изъ нихъ отправлены въ Казанскую Губернію къ рѣкамъ Волгѣ, Сурѣ, Свіягѣ и другимъ ниже оныхъ; а послѣдній оставленъ въ Санктпетербургѣ, гдѣ между прочимъ употребляемъ былъ къ посѣву и пересадкѣ лиственичныхъ деревъ въ ближнихъ къ морю округахъ (*). Форштмейстеръ Зелгеръ, по отъѣздѣ товарища своего изъ Россіи, продолжалъ порученное ему дѣло по смерть свою приключившуюся ему въ 1742 году, разводя и отдѣляя сперва въ Чебоксарскомъ и Козмодемьянскомъ, а потомъ въ Свіяжскомъ и Кокшайскомъ уѣздахъ, лѣсные округи, которые, по причинѣ разчистки и запрещенія рубить въ оныхъ лѣсъ, получили названіе заповѣдныхъ или заказныхъ рощей. Сіи рощи, выключая Кокшайскихъ, лежащихъ на другомъ берегу, расположены на горной, или по теченію на правой сторонѣ рѣки Волги, и простираются

(*) Сей Форштмейстеръ Фокель сочинилъ на Нѣмецкомъ языкѣ книгу, переведенную потомъ на Россійскій языкъ и напечатанную въ 1766 году при Морскомъ Шляхетномъ Кадетскомъ Корпусѣ подъ заглавіемъ: Описаніе естественнаго состоянія растущихъ въ сѣверныхъ Россійскихъ странахъ лѣсовъ съ различными примѣчаніями и наставленіями, какъ оные разводить.

вдоль оной на разстояніе около ста-пятидесяти верстъ. Оныя суть трехъ родовъ: однѣ разведены сѣяніемъ желудковъ и пересадкою молодыхъ дубковъ; другія выдѣлены изъ лѣсовъ дикихъ, съ разчисткою въ нихъ кустарника и обрубкою у деревъ сучьевъ. На конецъ третьи не иное что суть, какъ таковыя же отмежеванныя отъ дикорастущихъ лѣсовъ лучшія части, получившія одно токмо имя рощей, а въ протчемъ безъ всякихъ разчистокъ оставленныя.

Всѣ вообще годные на корабельное строеніе лѣса, то есть дубъ и мачтовыя деревья, со временъ Государя ПЕТРА Великаго, не токмо на казенныхъ земляхъ, но и въ помѣщичьихъ дачахъ растущіе, запятнаны были, и ихъ, яко посвященныхъ Адмиралтейству, запрещено было рубить. Всѣ они по 1782 годъ состояли подъ непосредственнымъ разпоряженіемъ Государственной Адмиралтейской Коллегіи, но въ вышесказанномъ году перешли въ вѣденіе Казенныхъ Палатъ и были подъ управленіемъ Экономіи Директоровъ. Въ сіе время воспослѣдовало новое о лѣсахъ учрежденіе, по которому тѣ изъ нихъ, кои принадлежатъ помѣщикамъ, освобождены отъ всякаго въ рубкѣ и продажѣ оныхъ запрещенія, и отданы въ полную волю владѣльцовъ ихъ; въ разсужденіи же казенныхъ лѣсовъ постановлены такія правила, чтобъ въ каждой волости изъ лѣсныхъ угодій выдѣлить пятую часть, и назвать ее заповѣдною рощею, въ которой растить и беречь лѣсъ на потребы корабельнаго строенія; а прочія четыре части, для ежегодной рубки на нужды общежитія, раздѣлить на лѣсосѣки съ расчисленіемъ, въ какое время какого рода лѣсъ вырастаетъ, дабы съ окончаніемъ рубки одной таковой лѣсосѣки, другая уже поспѣвала. Для наблюденія за

симъ при каждой Казенной Палатѣ учрежденъ былъ одинъ приставъ и при каждой уѣздной расправѣ одинъ надзиратель; для мѣстнаго же за цѣлостію лѣсовъ смотрѣнія выбираемы были Экономіи Директоромъ поочередно изъ поселянъ такое число старостъ съ товарищами или лѣсовщиками, какое смотря по обширности оныхъ за потребное разсуждалось; а сверьхъ сего обязаны были тожъ самое наблюдать и Земскіе исправники, каждый въ своемъ уѣздѣ. При заповѣдныхъ же въ Казанской Губерніи рощахъ, находившаяся издавна особо учрежденная изъ Форштмейстерскихъ чиновъ и морскихъ служителей команда, хотя и оставалась на прежнемъ основаніи, но также подчинена была Директорамъ Экономіи. Въ царствованіе Государя Императора ПАВЛА I, по учрежденіи Марта въ 12 день 1798 года, лѣснаго штата, всѣ казеннаго вѣдомства лѣса причислены къ Экспедиціи Государственнаго хозяйства; но въ томъ же году во время присудствія Его Императорскаго Величества въ Казанѣ, по силѣ состоявшагося Маія въ 25 день Высочайшаго повелѣнія, всѣ оные, не исключая и состоящихъ на земляхъ экономическихъ и дворцовыхъ крестьянъ, кромѣ владѣльческихъ, а равнымъ образомъ и всѣ чиновники по вышеупомянутому штату учрежденные, со всѣми положенными по сему предмету суммами, обращены паки въ непосредственное вѣденіе Государственной Адмиралтействъ-Коллегіи (*),

---

(*) Возвращеніе лѣсовъ въ вѣденіе сей Коллегіи есть конечно приличнѣйшее для благосостоянія ихъ учрежденіе: ибо какое правленіе можетъ имѣть болѣе вниманія къ нимъ какъ не то, которое печется о построеніи кораблей?

при которой въ тожъ время учреждено особливое по сей части правленіе подъ названіемъ Лѣснаго Департамента.

§. 3.

Въ какомъ состояніи Вице-Адмиралъ де Рибасъ нашелъ дикорастущіе лѣса, и о причинахъ худости оныхъ.

Вице-Адмиралъ де Рибасъ, проѣзжая по Губерніямъ выше сего означеннымъ, примѣтилъ, что растущіе въ нихъ дубовые лѣса суть различнаго свойства и качествъ: грунтъ земли и времена, съ которыхъ они начало свое воспріяли, служатъ къ главному отличенію одного кряжа отъ другаго. Вообще поемные берега для нихъ не способны; даже и въ тѣхъ мѣстахъ, которыя хотя вѣсною разливомъ водъ и не понимаются, но гдѣ стѣкающая со скатовъ снѣжная и дождевая вода задерживается, тамъ деревья почти всѣ не прочныя и фаутныя, чему, какъ сказываютъ, вѣрнымъ признакомъ бываетъ растущій между ими осинникъ, показующій обыкновенно не способность грунта для дуба. Также примѣчаетъ онъ, что гдѣ уже лѣсъ началъ старѣться, тамъ годъ отъ году умножаются въ немъ разныя худости. Въ такъ называемыхъ Мамадышевскихъ лѣсахъ въ Казанской Губерніи въ дачахъ деревни Кибикъ-кози, велѣлъ онъ въ присудствіи своемъ для опыта срубить и вырыть съ корнемъ восемъ лучшихъ дубовъ, которые при разрубкѣ и обтескѣ оныхъ оказались всѣ съ фаутами, такъ что изъ нихъ вышли токмо не большія книсы, или изъ каждаго дерева доски по двѣ отъ полутора до трехъ дюймовъ толщиною. Тожъ самое дѣлалъ онъ въ дачахъ деревни Семита, отстоящей въ осьми верстахъ

отъ первой. Всѣ срубленные въ оныхъ дубы, по виду крѣпкіе и здоровые, оказывались также фаутными, то есть или имѣющими въ сердцевинѣ гнилость, называемую дупломъ или трубкою, либо между поверхностію и сердцемъ являлись въ нихъ бѣлыя и красныя полосы, означающія совершенную непрочность. Грунтъ въ обѣихъ дачахъ сихъ хотя и хорошъ, такожъ и деревья крупны, но онѣ стары и по видимому равнолѣтни между собою, такъ что уже не растутъ, а дряхнутъ и портятся въ достоль; и потому для предбудущаго времени вовсе безнадежны, а развѣ токмо нынѣ, то есть въ теченіе трехъ или четырехъ лѣтъ, по отысканіи въ нихъ нѣкотораго числа годныхъ деревъ можно будетъ успѣть ихъ вырубить. Въ той же Мамадышевской округѣ при деревнѣ Челюшкиной найденъ лѣсъ изряднаго качества и для судоваго строенія годной, чему причиною полагать должно, что онъ моложѣ и растетъ на землѣ нѣсколько гористой и весьма способной для дуба.

Далѣе увѣдомляетъ онъ Вице - Адмиралъ де Рибасъ, что при осмотрѣ его тѣхъ мѣстъ, гдѣ производилось заготовленіе корабельныхъ лѣсовъ, индѣ самъ онъ видѣлъ, а о другихъ, въ которыхъ ему быть не случилось, по собраннымъ отовсюду свѣденіямъ и чрезъ донесенія посыланныхъ отъ него чиновниковъ узналъ, что казенные лѣса во многихъ мѣстахъ опустошены различныхъ родовъ истребленіями. Пространство земли между рѣками Волгою и Сурою, состоящее въ разныхъ уѣздахъ Казанской и Симбирской Губерній, хотя до состоянія Высочайшаго о повсемѣстномъ на дубъ запрещеніи Указа и было, равно какъ и другіе уѣзды, опустошаемо вырубкою лучшихъ и

даже годныхъ на корабельное строеніе деревъ; но поелику мѣста сіи отстоятъ въ нарочитомъ отдаленіи отъ судоходныхъ рѣкъ и торговыхъ городовъ, того ради лѣса въ нихъ не столько истреблены, чтобъ потеряли много своего достоинства, и ежели взяты будутъ впредь надлежащія о сбереженіи ихъ мѣры; то Адмиралтейство можетъ нѣкоторое время достаточно оными быть снабжаемо. На противъ того въ Губерніяхъ Нижегородской, Симбирской и Тамбовской, по рѣкамъ Мокшѣ, Сивинѣ и Вадѣ, найдены они въ совершенно худомъ состояніи. Оные за нѣсколько предъ симъ лѣтъ были въ довольномъ изобиліи; но нынѣ дубовыя деревья въ нихъ сдѣлались рѣдки и отдаленны отъ жилищъ, такъ что для обыкновеннаго ежегоднаго заготовленія къ Адмиралтейству не болѣе остается ихъ, какъ лѣтъ на пять, и то посредственной доброты. Опустошеніе сіе тѣмъ паче сожалѣнія достойно, что по Мокшѣ, особливо въ уѣздахъ Краснослободскомъ и Инзарскомъ на правомъ, а въ Темниковскомъ на лѣвомъ берегахъ сея рѣки, мѣста по всюду высокія и самыя лучшія раменныя, и грунтъ земли самой способной для произрастанія дуба. Въ Оренбурской Губерніи по рѣкѣ Бѣлой, впадающей въ Каму, и въ Вятской, по рѣкѣ Кіямерѣ, также множество хорошихъ лѣсовъ истреблено. Причины, подавшія поводъ къ таковымъ злоупотребленіямъ, суть многія и различныя: главное опустошеніе произошло отъ немалаго числа населяющихъ лѣсныя мѣста деревень, которыхъ жители, не имѣя вокругъ себя довольнаго количества пустопорожнихъ земель, принуждены были для собственнаго пропитанія своего и заплаты Государственныхъ податей, разчищать лѣса подъ пашню и сѣнокосы, или

торговать ими и разными изъ нихъ издѣліями, какъ то ободьями, полозьями, досками и тому подобнымъ. Сія разчистка лѣсу подъ пашни и луга, наипачежъ вредная для него торговля, а особливо когда оный употребляется разточительно и безъ разбору, начались сперва по крайней и необходимой нуждѣ, а потомъ по долговременному къ таковому ремеслу навыку, либо по находимымъ отъ онаго преимущественнѣйшимъ чѣмъ отъ земледѣлія и другихъ крестьянскихъ работъ выгодамъ, или на конецъ по заимствуемымъ другъ отъ друга примѣрамъ, многихъ даже и не такъ скудныхъ въ пахатной землѣ деревень обыватели столько прилѣпились къ оному, что всякія другія упражненія оставя, симъ токмо однимъ занимаются. Мокшинскіе жители, кромѣ другихъ разныхъ издѣлій, отправляютъ для столярной работы въ Москву и другія мѣста знатное число дубовыхъ досокъ, на которыя обыкновенно употребляется прямо-слойной и самой лучшій лѣсъ. Сверьхъ сего съ таковыми разчистками и промыслами, кои сами по себѣ въ немаломъ количествѣ истребляютъ лѣсъ, сопрягаются еще расточительность и небреженіе, коихъ слѣды являются въ подсочкѣ, подожженіи деревъ, сдираніи съ нихъ коры и тому подобномъ. Равнымъ образомъ сѣнокошеніе и пастьба скота во внутренности лѣсовъ препятствуетъ распространяться богатству лѣсорастенія подсѣканіемъ и потаптываніемъ возникающихъ молодыхъ дубковъ. Государь ПЕТРЪ Великій строго воспрещалъ сіе, вѣдая, что не токмо попранное скотскими ногами юное деревцо не возвратно погибаетъ, но и то, съ котораго верьхушка срѣзана будетъ косою, хотя и продолжаетъ расти, однако много лишается стройности

своей и доброты. Сколь великая отъ загражденія сего неисчерпаемаго источника натуры происходила потеря, можно видѣть изъ того, что когда по обращеніи лѣсовъ въ вѣденіе Государственной Адмиралтейской Коллегіи сдѣланы были строгія о сохраненіи оныхъ подтвержденія, по коимъ косить травы между деревьями и скота пускать не стали, то на многихъ, а особливо огражденныхъ со стороны дорогъ мѣстахъ, появилось множество отраслей, изъ коихъ большая часть нынѣ уже двулѣтнія. По бывшей Пензенской Губерніи истреблено знатное количество дубовыхъ лѣсовъ на построеніе разныхъ казенныхъ заводовъ и магазеиновъ, содержаніе коихъ требуетъ также, по всягодно, не малаго числа лѣсу, а особливо при винныхъ заводахъ, при которыхъ обыкновенно употребляются дубовыя дрова, яко способнѣишія другихъ для сохраненія кубовъ отъ порчи и соблюденія всегда равнаго жару. Подобнымъ же образомъ и частныхъ людей заводы по многимъ Губерніямъ споспѣшествуютъ не мало къ уменшенію казенныхъ лѣсовъ; ибо заводчики отъ части по недостатку въ дачахъ своихъ лѣсу, отъ части же сберегая оный для переду, скупаютъ готовыя дрова отъ живущихъ въ сосѣдствѣ казенныхъ крестьянъ, или подряжаютъ ихъ на поставку оныхъ въ знатномъ количествѣ.

Повсемѣстное засореніе лѣсовъ валежникомъ есть также великимъ препятствіемъ къ размноженію ихъ. Особливо въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ производится заготовленіе оныхъ къ Адмиралтейству, остающіяся во многомъ числѣ фаутныя деревья, со всѣми ихъ сучьями, и отъ каждаго употребленнаго на дѣло дерева щепы и вершины, столько загромозжаютъ внутренность лѣсовъ, что индѣ

нѣтъ проходу; вся поверьхность земли покрыта и подавляется тѣмъ не сказанно, лишая вовся надежды, чтобы на тѣхъ мѣстахъ могли вновь произрастать деревья.

Кромѣ всѣхъ вышеописанныхъ къ размноженію и сбереженію лѣсовъ препятствій, замѣчаетъ еще Вице-Адмиралъ де Рибасъ, что и самое учрежденное въ 1782 году для лучшаго сохраненія оныхъ правило, состоящее въ томъ, чтобъ изъ всѣхъ лѣсныхъ угодій выдѣлить пятыя части въ заказныя или заповѣдныя рощи, не соотвѣтствовало той пользѣ, каковой бы ожидать отъ сего надлежало; ибо въ тѣхъ Губерніяхъ, гдѣ было генеральное размежеваніе, сіи пятыя части выдѣлены въ каждомъ уѣздѣ изъ всякой даже самое малое пространство имѣющей дачи, и сверьхъ того часто дубовые и сосновые лѣса въ сихъ пятыхъ частяхъ естьли не хуже и малочисленнѣе, то по крайней мѣрѣ не лучше и не изобильнѣе тѣхъ, кои находятся въ остальныхъ четырехъ частяхъ, предоставленныхъ для раздѣленія въ пользу жителей на годовые лѣсосѣки. Таковые дробные и мѣлкіе выдѣлы составили великое число рощь, или паче лѣсныхъ отрывковъ, повсюду размѣтанныхъ и столь не правильныхъ, что оные не удобны ни къ огражденію ихъ, или окопанію, ниже къ порядочному за ними смотрѣнію.

§. 4.

Какіе способы, по мнѣнію его, должно употреблять для лучшаго развѣденія и храненія лѣсовъ.

Во перьвыхъ, предлагаетъ Вице-Адмиралъ де Рибасъ, что валежникъ въ лѣсахъ, подавляющій землю и препят-

ствующій растенію молодыхъ деревъ, надлежитъ ежегодно очищать и вывозить въ удобныя мѣста на поляны. Сіе должны дѣлать обыватели, живущіе близь тѣхъ лѣсовъ, и дабы за труды свои получали они нѣкоторую награду, то отпускать имъ изъ того валежника по разсмотрѣнію Форштмейстеровъ безденежно, а остающійся за тѣмъ, и годъ отъ году накопляющійся на полянахъ, сжигать на попашъ и уголье.

Во вторыхъ, поелику дубовые лѣса, кромѣ валежнику, наполнены еще бываютъ растущимъ въ нихъ орѣшникомъ и другимъ мѣлкимъ кустарникомъ такъ густо, что не токмо верьхомъ чрезъ нихъ проѣзжать, но даже и пѣшкомъ проходить весьма трудно; того ради во всѣхъ хранимыхъ для корабельнаго строенія лѣсахъ нужно вдоль и поперегъ оныхъ, смотря по пространству того кряжа, прорубить нѣсколько рядовъ узкихъ дорогъ или просѣковъ, дабы какъ валежникъ по онымъ вывозить, такъ и Форштмейстерамъ или надзирателямъ можно было для осматриванія тѣхъ лѣсовъ ходить и ѣздить.

Въ третьихъ при рубкѣ лѣса надлежитъ наблюдать чтобъ подрубленное дерево падало не задѣвая за другія близъ него стоящія деревья; ибо оныя отъ полученія сего удара легко повреждаться и совсѣмъ пропадать или фаутами заражаться могутъ.

Въ четвертыхъ, выше сего сказано было, что отъ выдѣливанія въ заказныя рощи пятыхъ частей лѣсовъ не произошло желаемоей пользы; и потому не сравненно лучше бы и полезнѣе было, естьлибъ для составленія достаточнаго количества посвященныхъ флоту заповѣдныхъ рощь, не полагать за правило какую либо часть цѣлаго,

но выбрать изобильнѣишія и лучшія лѣсныя округи, а наипаче въ такихъ мѣстахъ, изъ коихъ доставленіе къ портамъ удобно; отдѣлить ихъ особо просѣками, или гдѣ есть рѣчками, оврагами, а со стороны дорогъ каналами, или заборами, и тому подобнымъ. Округи сіи должны имѣть сколько можно правильный образъ, дабы удобнѣе было обносить оныя нужными для сохраненія ихъ оградами. Буде въ которой округѣ лѣса расположены такимъ образомъ, что часть оныхъ имѣющая способную для растѣнія дуба подошву земли, вырублена и опустошена; другая же меньше способная, содержитъ въ себѣ мѣлкой токмо, или изрѣдка крупной и большою частію фаутной лѣсъ: въ такомъ случаѣ заповѣдную рощу надлежитъ отдѣлять и ограждать такъ, чтобъ часть не способной земли отрѣзана, а другая, хотя и опустошенная, но способная, включена была въ округу рощи, дабы сію послѣднюю часть можно было засѣять, или засадить молодыми дубками, долженствующими храниться вмѣстѣ съ возрослыми, находящимися во второй части. Такіе изъ замѣченныхъ въ окрестности матерыхъ уже и добротныхъ дубовъ, кои по причинѣ уединеннаго произрастанія своего и отдаленности отъ заповѣдной рощи не могутъ войти въ оную, должно сощитать и отдать до времени подъ сохраненіе ближайшимъ селеніямъ, препоруча Форштмейстерамъ того мѣста ежегодно ихъ свидѣтельствовать и о цѣлости оныхъ доносить. Состояніе сихъ отборныхъ лѣсовъ, посвященныхъ Адмиралтейству и названныхъ заповѣдными рощами, не долженствуетъ оставаться на единственномъ попеченіи приставленныхъ къ нимъ Форштмейстеровъ: Адмиралтейской Коллегіи око необходимо

нужно для отвращенія всякихъ злоупотребленій и не прерывнаго продолженія заведеннаго единожды порядка; чего ради чрезъ каждые два или три года одинъ изъ членовъ ея долженъ непремѣнно обѣхать и осмотрѣть всѣ сіи состоящія подъ вѣденіемъ ея лѣсныя округи. Таковое учрежденіе было бы безъ сомнѣнія благонамѣренно и многополезно; ибо когда такимъ образомъ лучшіе и годные для корабельнаго строенія лѣса отдѣлятся и ограждены будутъ, а прочіе предоставятся для употребленія на нужды общежитія и для раздѣленія на годовые лѣсосѣки, тогда многія изъ того родятся пользы, а именно: приставленные уже единственно къ первымъ лѣсамъ, и не имѣющіе никакого участія во вторыхъ, Форштмейстеры и надзиратели съ лучшею удобностію, съ меньшимъ къ корыстолюбію поводомъ, съ ощутительнѣйшею при малѣйшемъ поползновеніи ихъ къ истребленію оныхъ ясностію, и слѣдовательно съ лучшимъ присмотромъ и прилѣжностію сохранять ихъ будутъ; въ разсужденіи же вторыхъ, поселянамъ не будетъ нужды, часто крайней и необходимой, въ противность законовъ брать лѣла украдкою; число виновныхъ уменьшится, присудственныя мѣста избавятся отъ многотруднаго бремени разбирать ихъ и судить, и миліоны народовъ устами сердецъ своихъ благословлять будутъ сей на общую пользу уставленный порядокъ. Даже и самое уменьшеніе названій послужило бы къ немалой пользѣ и лучшему распоряженію устройства; ибо со времени отданія лѣсовъ подъ вѣдомство казенныхъ палатъ произошли двоякаго рода заповѣдныя рощи: однѣ прежде бывшія отъ разчистки и сѣянія желудковъ, какъ выше было сказано, а другія съ того времени отъ выдѣливанія

пятыхъ частей учинившіяся; лѣса же вообще по различному назначенію и принадлежности оныхъ получили разныя раздѣленія и наименованія: одни называются *коронными* или собственно принадлежащими казнѣ, которыхъ ни кому на нужды свои рубить непозволяется; другіе *казеннымъ поселянамъ принадлежащими*, которые могутъ они употреблять для своихъ надобностей; третьи *на оброчныхъ статьяхъ произрастающими*, кои отъ Казенныхъ Палатъ вмѣстѣ съ землею отдаются на урочные годы въ наймы; четвертые *вѣзжими*, сирѣчь въ которые и казенные поселяне и сосѣдственныхъ съ ними помѣщичьихъ волостей крестьяне совокупно въѣзжать и пользоваться оными могутъ; наконецъ пятые *отрѣзанными въ казенное вѣдомство:* сіи произошли отъ того, что прежде въ Государственныхъ волостяхъ вся казенная земля, выключая заповѣдныхъ урочищъ, не ограниченно подъ ними считалась, но потомъ положена была указная по числу душъ пропорція земли, и слѣдственно остальная, или превосходившая сію пропорцію, отрѣзана отъ нихъ въ казенное вѣдомство. Сіи различные роды смѣшенныхъ наименованій и владѣній служатъ къ немалому затрудненію и недоразумѣніямъ, а иногда и къ запутыванію дѣлъ нынѣшнихъ Форштмейстеровъ, снабденныхъ инструкціями по прежнимъ правиламъ, въ коихъ всѣ сіи названія упоминаются, и купно получающихъ по новому распоряженію лѣсовъ со всѣмъ отличныя отъ прежнихъ предписанія. Вмѣсто того, когда лѣса получили бы вышесказанное раздѣленіе, тогда уже небыло бы нужды въ сихъ смѣшенныхъ раздробленіяхъ и наименованіяхъ, поелику всѣ оные различались бы двумя токмо именами, одни называясь запо-

вѣдными лѣсами, или хранящимися для корабельнаго строенія; а другіе разрѣшенными, или предоставленными для раздѣленія на годовые лѣсосѣки и для употребленія на всякія потребы общежитія. Но таковое учрежденіе не можетъ безъ нарушенія существенныхъ пользъ Адмиралтейства воспріять начала своего, доколѣ всѣ лѣса не приведены будутъ въ извѣстность; ибо по сіе время не имѣемъ мы еще ни какихъ достовѣрныхъ описаній и плановъ показующихъ мѣстоположеніе ихъ, пространство и доброту, безъ чего Адмиралтейская Коллегія не можетъ приступить къ разсужденію въ какихъ мѣстахъ и какое число лѣсныхъ округъ выбрать и отдѣлить въ заказныя рощи, въ которыхъ бы имѣлось столько лѣсовъ, чтобъ оныхъ для непрерывнаго строенія и содержанія свего Россійскаго флота на многіе годы было достаточно, и чтобъ съ оными купко и предбудущая дальновидная на подрастаніе молодыхъ въ знатномъ количествѣ деревъ надежда процвѣтала. Остается ожидать сихъ достовѣрныхъ свѣденій отъ нынѣшнихъ лѣсоописателей, естьли они порученное имъ дѣло окончатъ съ предписанною имъ точностію и искуствомъ.

Въ пятыхъ, поелику огражденіе отдѣленныхъ съ лѣсами округъ или площадей, можетъ производить иногда добрыя, а иногда худыя слѣдствія, того ради не излишно будетъ предложить здѣсь нѣкоторыя разсужденія о томъ, какаго рода оградами лѣса наилучшимъ образомъ опредѣляемы быть долженствуютъ. Не вездѣ можно и должно обводить ихъ рвами или каналами, ибо оные тамъ токмо приличны, гдѣ мѣстоположеніе равное; а гдѣ земля косогора, или поката въ которую нибудь сторону, и подъ

поверхностію чернозема наполнена пескомъ, тамъ каналовъ рыть не должно, потому что весною отъ стекающей въ нихъ снѣговой, а лѣтомъ и осенью дождевой воды, оные годъ отъ году больше размываемы будутъ, и современемъ въ тѣхъ мѣстахъ сдѣлаются глубокіе овраги и крутыя горы, могущія призаготовленіи лѣса препятствовать вывозу онаго. Примѣчаемые въ лѣсахъ по нагорной сторонѣ Волги таковые овраги безсомнѣнія произошли отъ подобныхъ сему причинъ.

Семнадцатымъ пунктомъ Форштмейстерской Инструкціи предписывается дѣлать особенной родъ ограды, засаживая межи отдѣленныхъ лѣсныхъ округъ колючимъ кустарникомъ; однако лучше и полезнѣе кажется, когда по симъ межамъ насажены будутъ часто и въ нѣсколько рядовъ такого рода деревья, кои растутъ скоро и высоко, какъ то ель, береза и тому подобныя, выключая сосны, которая не любитъ земли свойственной дубу. Сіи посаженныя такимъ образомъ деревья, а особливо хвойныя, покрытыя во всѣ времена года густою иглистою одеждою, въ не многія лѣта возрастя и составя родъ высокаго тына, защищать будутъ дубовый лѣсъ отъ холодныхъ зимнихъ вѣтровъ. Въ тѣхъ же мѣстахъ, гдѣ рыть каналы, или обсаживать высокорастущими деревьями нѣтъ удобности, тамъ огораживать можно простыми изгородами или плетенями на подобіе тѣхъ, каковыми крестьяне домовое строеніе свое а иногда и цѣлыя поля отгораживаютъ.

На конецъ въ шестыхъ: въ надзиратели или смотрители за лѣсами, согласно Форштмейстерской Инструкціи, выбираются Гражданскими Губернаторами ежегодно и

по очереди крестьяне изъ прилежащихъ къ тѣмъ лѣсамъ селеній. Отъ таковой ежегодной смотрителей сихъ перемѣны по многимъ причинамъ не можно ожидать желаемой пользы; ибо во первыхъ въ толь короткое время едва успѣваютъ они порядочно узнать положеніе лѣсовъ, какъ уже и смѣняются другими; во вторыхъ маловременность пребыванія ихъ въ семъ званіи и послѣдующая очередная между оными смѣна побуждаютъ ихъ ко взаимному другъ другу потворству; въ третьихъ естьли гдѣ откроются лѣса порубленными года за два или болѣе, въ такомъ случаѣ трудно будетъ отъискать виновныхъ; потому что бывшіе между тѣмъ временемъ разные за оными смотрители одни на другихъ вину сію возлагать станутъ; а на послѣдокъ въ четвертыхъ и то, что смотрителямъ симъ, обыкновенно безъ грамотнымъ, даются отъ Форштмейстеровъ письменныя и часто довольно пространныя наставленія, которыхъ они не токмо толковать и разбирать, но не рѣдко по не имѣнію знающаго грамоти человѣка и прочитать не могутъ: слѣдовательно таковыя предписанія безъ всякой для нихъ пользы служатъ токмо въ отягощеніе имъ, подвергая ихъ опасности взысканія за то, чего они не разумѣютъ. И такъ для отвращенія таковыхъ неудобствъ кажется лучше и полезнѣе учредить такимъ образомъ: смѣнять смотрителей сихъ, въ заповѣдныхъ лѣсахъ, по истеченіи десяти, а въ прочихъ, предоставленныхъ на годовые лѣсосѣки, по прошествіи трехъ лѣтъ; ибо чрезъ такое время подробнѣе могутъ они узнать состояніе порученныхъ имъ округъ, получить въ томъ навыкъ и быть хорошими Форштмейстерамъ своимъ помощниками. Поелику же нужно, чтобъ были они добрые

и трезвые люди, того ради при выборѣ оныхъ надлежитъ отбирать мирское о поведеніи ихъ мнѣніе и одобреніе; а дабы они прилѣжнѣе и рачительнѣе должность свою исполняли, не худо соединить оную съ нѣкоторыми собственными ихъ выгодами, какъ то слѣдующими: 1, подушныя деньги платить за нихъ отъ общества. 2, Когда поймаютъ они въ запрещенныхъ лѣсахъ самовольныхъ порубщиковъ, то дать имъ право отбирать у нихъ топоры въ собственную пользу свою, или положить на виновныхъ пеню, изъ коей удѣлять имъ нѣкую часть. Такимъ образомъ первая изъ сихъ выгодъ отнимется у нихъ всякіе предлоги къ отговоркамъ, что должны они для оплачиванія податей заниматься домашними работами, а вторая побудитъ ихъ чаще быть въ лѣсахъ и прилѣжнѣе смотрѣть за цѣлостію оныхъ. Въ разсужденіи предписаній или наставленій, дѣлаемыхъ симъ смотрителямъ, надлежитъ чтобъ оныя вездѣ были одинаковы и заключались бы безъ всякихъ излишностей токмо въ слѣдующемъ: 1, имѣть имъ прилѣжное смотрѣніе, чтобы лѣса были въ цѣлости. Къ рубкѣ деревъ, какъ большихъ такъ и малыхъ, недопущать ни кого; косить въ лѣсахъ сѣно, пахать пашни, подсочивать, поджигать, или инако портить деревья и разводить между ими огонь ни кому отнюдь не позволять; буде же кто не взирая на запрещеніе самовольство сіе учинитъ, о таковыхъ немедленно доносить Форштмейстерамъ, показывая имянно, гдѣ что и кѣмъ срублено или здѣлано; равномѣрно есть ли гдѣ учинена будетъ не позволенная порубка или пожогъ или иная какая порча лѣсамъ, а кто сіе сдѣлалъ не извѣстно, то и въ такихъ случаяхъ безъ упущенія доносить Форштмейстерамъ, дабы они осматривая

сами тѣ порубленныя или инако испорченныя мѣста, могли представлять куда надлежитъ объ отысканіи виновныхъ. Въ случаѣ же когда о каковомъ либо истребленіи лѣсовъ ими смотрителями умолчано будетъ, а донесутъ о томъ другіе, то они неослабно за то наказаны будутъ. 2, Естьли кто объявитъ данное ему отъ какаго присудственнаго мѣста повелѣніе о вырубкѣ какихъ либо деревъ въ казну или другое мѣсто, а имъ смотрителямъ приказа отъ Форштмейстера о томъ не дано; то, не давая рубить, доноситъ какъ можно скорѣе Форштмейстерамъ, и требовать повелѣнія. 3, Всѣ ограды лѣсныя отъ стороны селеній и дорогъ стараться содержать имъ въ цѣлости, и въ случаѣ худости поновлять, дабы скотъ не могъ проходить сквозь оныя и портить лѣсъ. 4, Валежника, вершинъ, щепъ, сучьевъ, или иныхъ какихъ могущихъ случиться обрубковъ, въ рощахъ не оставлять, дабы онѣ сколько можно были чище и ничто бы растенію молодыхъ дубковъ не препятствовало. Въ протчемъ съ позволенія Форштмейстеровъ можно таковыя вещи давать жителямъ брать на дрова и на другія ихъ надобности. Наконецъ 5, посохшихъ деревъ срубать съ корня безъ вѣдома Форштмейстера отнюдь не позволять; ибо въ противномъ случаѣ подастся жителямъ поводъ къ умышленному подсочиванію или подрубанію деревъ, дабы послѣ можно было свободно брать ихъ какъ фаутныя или посохшія.

§. 5.

Въ каковъ состояніи найдены имъ Чебоксарскія и Козмодемьянскія рощи.

При осматриваніи Господиномъ Вице-Адмираломъ де Рибасомъ Чебоксарскихъ и Козмодемьянскихъ рощей нашелъ

онѣ, что перваго рода изъ нихъ, сирѣчь разводимыя посѣвомъ и пересадкою, къ изобильному снабденію Адмиралтействъ лѣсами весьма не благонадежны, потому что всѣ почти деревья въ нихъ чрезвычайно малорослы и излишне суковаты, или съ трещинами, гнилью и другими поврежденіями, такъ что между многими изъ оныхъ трудно сыскать одно годное дерево. Причиною таковой худости ихъ полагаетъ онѣ не помѣрно рѣдкую деревъ разсадку; ибо на всякомъ четырехъ-саженномъ квадратѣ посаженъ одинъ только молодой дубокъ. Деревья таковымъ образомъ разсаженныя лишаются взаимной другъ отъ друга защиты. Жестокіе зимніе вѣтры и солнечный лѣтній зной равно для нихъ пагубны: отъ первыхъ получаютъ онѣ трещины; зной производитъ на нихъ вредные наросты; кора преждевремянно становится жосткою, и на ней дѣлаются разсѣлины, которыя годъ отъ году увеличиваясь и углубляясь, свободно во время сырыхъ и дождливыхъ погодъ впускаютъ въ себя мокроту; отъ чего дерево заражается гнилостію, и не доживъ половины вѣка пропадаетъ. Изъ первопосаженныхъ въ сихъ рощахъ, или посѣянныхъ деревъ, рѣдкое уцѣлѣло; на мѣста ихъ сажены были другія, но и сіи также пропадали. Сверьхъ сего благоуспѣшному возрастанію пересаживаемыхъ молодыхъ дубковъ много и то препятствовало, что Форштмейстеры или садовники мало соображали свойства того грунта, отнкуда ихъ выкапывали, со свойствами того, куда ихъ сажали. Природа, возрастившая ихъ въ продолженіе пяти или болѣе лѣтъ, ожидала, что и по пересадкѣ дубковъ будутъ они пользоваться тѣмижъ свойствами земли; но невѣденіе садовниковъ, наблюдая токмо правильную разсадку, пере-

носило ихъ съ сухаго грунта на сырой, или обратно, и часто на такую землю, которая вообще для нихъ не способна. Деревья сіи ежегодно сохли и погибали, но садовники не научались.

Въ рощахъ втораго рода, то есть не отъ посѣса или пересадки, но отъ самой природы возросшихъ и токмо обрубкою сучьевъ и кустарника разчищенныхъ, примѣчено также множество деревъ поврежденныхъ, имѣющихъ трещины и зараженныхъ гнилостію, особливо отъ сучьевъ обрубленныхъ тогда, когда уже оные были стары и толсты. Поврежденія сіи произошли отъ тѣхъ же самыхъ естественныхъ причинъ, какія о рощахъ перваго рода упомянуты, съ тою токмо разностію, что когда сіи послѣднія разчисткою оныхъ лишены были нужной отъ холодныхъ вѣтровъ и зноя защиты, тогда уже деревья въ нихъ имѣли ростъ и крѣпость не малую, и слѣдовательно могли больше сопротивляться свирѣпому нападенію на нихъ воздушныхъ перемѣнъ. Сіе доказывается тѣмъ, что гдѣ сіи деревья очень рѣдки, тамъ оныя не устояли. Одна жестокая зима, или одинъ рѣзкій сѣверный вѣтръ, на возвышенныхъ и беззащитныхъ мѣстахъ повреждалъ ихъ множество; напротивъ того на мѣстахъ закрытыхъ и гдѣ притомъ чаще стоятъ деревья, рощи сіи въ добротѣ своей преимуществуютъ предъ разведенными посѣвомъ или пересадкою. Преждебывшіе за лѣсами смотрители, какъ видно, не предузнавали подлинныхъ древесной гибели причинъ; они старались разчисткою кустарника и обрубливаніемъ коренныхъ вѣтвѣй обнажать деревья и лишать ихъ необходимо нужнаго покрова, словно какъ бы нарочно, чтобъ предать ихъ вредоносному дѣй-

ствію погодъ и скорѣе заразить пагубною гнилостію.

Рощи третьяго рода, сирѣчь безъ всякихъ разчистокъ, совершенно дикорастущія и токмо отмежеванныя отъ прочихъ лѣсовъ, находясь подъ единымъ попеченіемъ природы, лучше, здоровѣе и великорослѣе другихъ. Онѣ растутъ и множатся сами собою. Естьли искусная рука человѣческая не приносила имъ ни какой помощи; то по крайней мѣрѣ невѣжественная рука не препятствовала пещись о нихъ матери ихъ натурѣ. Сіи рощи изобилуютъ годными для корабельнаго строенія лѣсами и подаютъ къ снабдѣванію оными флотовъ знатную надежду; но число и обширность ихъ не такъ достаточны, чтобъ оныхъ на долгое время стать могло. Въ протчемъ хотя рощи первыхъ двухъ родовъ не могутъ равняться съ сими послѣдними; однакожъ мѣстами находятся и въ тѣхъ великорослыя и крѣпкія деревья, изъ коихъ нѣкоторыя нынѣ, а другія со временемъ могутъ быть годны на важные корабельные члены.

Вообще рощи сіи состоятъ на многихъ отдѣленныхъ мѣстахъ. Вѣроятно, что съ начала имѣли онѣ болѣе совокупности, занимая не многія и обширнѣйшія площади; но время и обстоятельства раздѣлили ихъ на мѣлкія части. Сіе раздробленіе оныхъ произошло отъ разныхъ небреженій и злоупотребленій: во первыхъ, всякой изъ прежнихъ Форшпмейстеровъ обработывалъ особо часть свою, которая подъ именемъ рощи отличалась отъ протчаго смежнаго съ нею лѣса, а когда сей въ послѣдствіи времени былъ истребленъ, то и совсѣмъ отдѣлялась. Во вторыхъ, какъ въ прежніе годы, такъ наипаче когда лѣса не состояли подъ распоряженіемъ Адмиралтейской Коллегіи,

сосѣдніе поселяне разчищали рощи сіи съ разныхъ сторонъ, отъ чего не токмо раздробили ихъ на части и преобразили въ неправильныя весьма округи, но и во внутренности оныхъ развели не малое число пашенъ и сѣнокосныхъ луговъ; такъ что нынѣ многія изъ сихъ состоящихъ въ весьма дробныхъ отрывкахъ, или извилистыми и узкими полосами далеко простирающихся рощей, оградить было бы дорого, трудно, и почти безполезно. Въ третьихъ, при послѣднемъ бывшемъ межеваніи поступаемо было паче согласно съ пользою смежныхъ волостей, нежели съ благосостояніемъ рощь; ибо каждой отрывокъ лѣса названъ особо рощею, и сверьхъ того не всѣ тѣ лѣса, каковые прежде въ нихъ считались, захвачены въ округи оныхъ, но многіе оставлены внѣ межъ; отъ чего число рощь противу того, какъ въ 1783 году отдано было въ вѣдомство казенныхъ палатъ, увеличилось, а лѣсовъ въ нихъ уменшилось. Таковое состояніе рощъ не избѣжно подвергаетъ ихъ троякаго рода злоключеніямъ или опасностямъ: во первыхъ, по отдѣленному ихъ и открытому почти отовсюду положенію, зимніе вѣтры, солнечный зной и другія воздушныя перемѣны, постепенно повреждая растущія въ оныхъ деревья, произведутъ въ нихъ разныя фаулы и худости, прежде нежели употребятся онѣ къ корабельному строенію. Во вторыхъ, скотъ удобно въ нихъ заходить и повреждать ихъ можетъ; и наконецъ въ третьихъ, какое бы ни прилагалось о соблюденіи ихъ въ цѣлости стараніе, однакожъ чаще могутъ онѣ быть вырубаемы и всякимъ образомъ опустошаемы, нежели такія рощи, которыя занимаютъ меншую окрестность и кругомъ окопаны или обнесены оградами.

§. 6.

О способахъ, какіе употреблять должно для приведенія въ лучшее состояніе сихъ рощей.

Разведеніе рощь требуетъ предусмотрительности, искуса и прилѣжанія: всякое учиненное въ семъ случаѣ просмотрѣніе или ошибка оказывается не прежде, какъ черезъ нѣсколько лѣтъ, и тогда поздо уже или и вовсе тщетно поправлять оную: иждивеніе и труды, а всего драгоцѣннѣе, время, погибнутъ не возвратно. Прежніе Форштмейстеры весьма много погрѣшали, сѣя желудки, или сажая молодые дубки, на каждыхъ четырехъ квадратныхъ саженяхъ по одному. Толь рѣдкая разсадка отнюдь для нихъ не полезна.

Опыты показали, что надлежитъ сѣять или сажать ихъ не сравненно чаще, а именно: на полусажени квадратной. Тогда густотою своею будутъ они отражать свирѣпое на нихъ холодныхъ вѣтровъ устремленіе, и защищать себя взаимною во время солнечныхъ жаровъ тѣнію. Въ протчемъ не должно опасаться, чтобъ при довольно уже великомъ возрастѣ ихъ, частая разсадка сія могла быть причиною излишной густоты оныхъ, могущей возпрепятствовать нѣкогда свободному вѣтвѣй ихъ разширенію. Натура сама поставитъ ихъ въ пристойномъ одинъ отъ другаго разстояніи; ибо при посѣвѣ желудковъ не однократно примѣчено, что возникшіе изъ нихъ юные дубки не долгое время равномощно возрастаютъ, но одинъ которой нибудь изъ нихъ, притянувъ къ себѣ питательные соки другихъ, окрестъ его стоящихъ, усиливается и возноситъ вершину свою надъ всѣми протчими, которые,

какъ бы пожертвовавъ ему бытіемъ своимъ, и для умноженія силъ его уступя ему силы свои, сохнутъ и со всѣмъ исчезаютъ.

Для сѣянія желудковъ надлежитъ выбирать грунтъ или землю, подобную качествами той, откуду сіи сѣянцы взяты будутъ, или по крайней мѣрѣ какая вообще для дубоваго лѣсу считается способною. Глубина таковой земли должна быть около аршина или болѣе, и уже конечно не менѣе трехъ четвертей аршина: ибо когда слой земли будетъ тонокъ; то деревья въ продолженіе возраста своего, достигая матошными кореньями до земли противнаго имъ свойства, яко то, твердой глины, песку или каменьевъ, не съ такою силою и свободою расти и въ верьхъ возноситься могутъ. Таковыя деревья хотя и будутъ зелѣнеть ежегодно, однако толщина и высота ихъ толь медленно прибавляться станутъ, что онѣ прежде состарѣются и пропадать начнутъ, нежели достигнутъ до желаемой величины (*). Въ протчемъ замѣчено вообще, что дубовыя деревья растутъ съ начала весьма тихо, но когда коренья ихъ распространяются, особливо матошной, и въ состояніи будутъ притягивать къ себѣ отъ другихъ близъ растущихъ той же натуры деревъ пристойные соки; тогда годъ отъ году въ толщинѣ и вышинѣ прибавляются весьма примѣтно.

(*) Уродливыя деревья происходятъ отъ двухъ причинъ: или отъ того, что матошной корень ихъ, водружающійся въ землю на подобіе редьки, встрѣтится и утѣсненъ будетъ камнемъ, либо инымъ какимъ твердымъ веществомъ, или что въ началѣ возраста оныхъ вершинки ихъ какимъ нибудь образомъ будутъ сорваны.

При собираніи желудковъ для сѣянія оныхъ должно наблюдать, чтобъ они были самые спѣлые и сняты съ лучшихъ и здоровыхъ деревъ. Когда сѣянцы укрѣпятся, тогда боковые излишніе сучья надлежитъ обрѣзывать въ плоть къ дереву и замазывать густою смолою. Обрѣзываніе сіе продолжать не далѣе двадцати лѣтъ, а тогда оставлять ихъ попеченію самой природы, развѣ гдѣ появятся вновь молодые на штампахъ не нужные побѣги; то таковые токмо обрѣзывать.

Что касается до существующихъ уже нынѣ въ вышепомянутыхъ Чебоксарскомъ и Козмодемьянскомъ уѣздахъ разведенныхъ посѣвомъ и пересадкою рощь, то хотя деревья въ оныхъ, какъ вышеупомянуто, большою частію негодны, такъ что ничего инаго дѣлать съ ними не оставалось бы, какъ вырубить ихъ и на тѣхъ мѣстахъ посадить новыя; но при такихъ случаяхъ надлежитъ два обстоятельства принимать въ разсужденіе: во первыхъ примѣчено, что тамъ, гдѣ дубовой лѣсъ состарѣлся и большею частію пришелъ въ негодность, рѣдко видимы бываютъ молодыя отрасли, вѣроятно отъ того, что земля истощила уже всѣ свои силы; того ради по разчисткѣ таковаго мѣста, прежде нежели посѣются на немъ желудки, или насадятся молодыя дубки, должно землю сію вспахать и дать ей года три или четыре отдохнуть, дабы возобновились въ ней силы ея къ произведенію новыхъ деревъ. Во вторыхъ, хотя старыя деревья и негодны, однакожъ не всѣ оныя вырубать, но оставлять столько, чтобъ появившіяся между оными отъ посѣянныхъ нарочно рукою человѣческою, или разбросанныхъ случайно вѣтромъ, желудковъ, молодыя отрасли имѣли въ широкихъ вѣтвяхъ ихъ

и листьяхъ себѣ защиту отъ холодныхъ зимныхъ непогодъ и лѣтняго солнечнаго зноя. Сіи послѣднія, случайно или самою натурою произведенныя отрасли, яко уже готовыя, надлежитъ сберегать, помогая имъ расти пересадкою оныхъ изъ частыхъ мѣстъ на рѣдкія и подчисткою, доколѣ они молоды. Дабы рощи содержать въ цѣлости и предохранять ихъ отъ всякихъ поврежденій, нужно непремѣнно, чтобъ оныя совсѣхъ сторонъ были ограждены; но поелику въ нынѣшнемъ образѣ ихъ, какъ выше описано, здѣлать сего не удобно, того ради должно напередъ привесть ихъ въ округи совокупнѣйшія и правильныя; чрезъ что окружныя межи ихъ уменшатся, и слѣдственно обнесеніе ихъ оградами, или окопаніе рвами, будетъ удобнѣе и потребуетъ меньшаго иждивенія и трудовъ. Для приведенія же рощей въ помянутыя правильныя округи потребно имѣть: 1, обстоятельное свѣденіе о количествѣ и качествѣ лѣсовъ, такожъ о способныхъ и неспособныхъ для нихъ грунтахъ. 2, Главный и частные въ большомъ размѣрѣ планы, на коихъ бы рощи означены были не въ однихъ нынѣшнихъ видахъ ихъ, но со всѣми землями, напредь сего собственно имъ принадлежавшими, и кои крестьянами по временамъ разчищены и заняты подъ пашни и сѣнокосы. 3, На сихъ планахъ означить должно всѣ окрестныя селенія и проѣзжія дороги, какъ большія, такъ и проселочныя, такожъ рѣки, ручьи, овраги и проч. 4, Показать съ чьими имянно землями и съ какихъ сторонъ рощи имѣютъ смежность. Когда таковыя свѣденія собраны будутъ и всѣ лѣсныя мѣста со всѣми ихъ вышесказанными обстоятельствами и подробностями сдѣлаются извѣстны, тогда можно будетъ приступить къ

отдѣленію рощей и къ заключенію оныхъ въ кратчайшіе и правильнѣйшіе колико можно предѣлы, наблюдая, чтобъ отрѣзанная подъ рощу земля была подлинно изъ всѣхъ окружающихъ ее земель наипаче изобилующая крупнымъ лѣсомъ и способная къ насажденію и возрастенію онаго.

Между тѣмъ покуда сіе преобразованіе лѣсовъ не возметъ своего начала, нужно всѣмъ прилежащимъ къ рощамъ селеніямъ подтвердить, чтобъ вездѣ, гдѣ потребно, сдѣлать для охраненія ихъ изгороды, и внутри оныхъ, какъ имъ самимъ, такъ и проѣзжающимъ, ни скота пасти, ни травы косить, не позволять.

Къ разведенію рощей, однихъ по 23 пункту Форштмейстерской инструкціи наряжаемыхъ поселянъ не можетъ быть достаточно, да притомъ же и немогутъ они безъ особливаго руководства быть къ тому способны: чего ради необходимо нужно, для смотрѣнія за таковыми изъ поселянъ работниками, опредѣлять изъ послужившихъ Адмиралтейскихъ не весьма престарѣлыхъ плотниковъ, десятниковъ и шиммермановъ, подъ руководствомъ коихъ, съ распоряженія Форштмейстеровъ, могли бы въ извѣстныя времена года обрѣзываемы быть сучья молодыхъ деревъ. Они имѣя въ судовомъ строеніи долговременный искусъ и навыкъ лучше самихъ Форштмейстеровъ и помощниковъ ихъ знаютъ, какіе сучья должно обрѣзывать, и какіе оставлять, дабы сдѣлать дерево годнымъ къ употребленію на корабельные члены.

Въ Чебоксарскихъ дикорастущихъ рощахъ есть много матерыхъ, или пришедшихъ уже въ совершенный возрастъ, деревъ: и потому, дабы не потеряли онѣ крѣпости и силы своей, надлежитъ срубать ихъ, не ожидая, чтобъ вся

роща достигла до полнаго возраста своего; ибо какъ деревья въ оной многими годами разнствуютъ между собою, то покуда однѣ изъ нихъ подрастать, другія дряхнуть и портится будутъ. Притомъ же многія старшія деревья бываютъ гораздо малорослѣе младшихъ (*), и когда таковыя оставаться будутъ долгое время на пнѣ, то постепенно сами исчезать, сохнуть, валиться съ корня и паденіемъ своимъ другихъ повреждать станутъ.

(*) Притчины тому суть различныя и весьма естественныя: 1, не всѣ желудки получаютъ въ удѣлъ свой одинакую землю; но однѣ лучшую, а другіе худшую. 2, Сіи послѣдніе сверьхъ худой земли могли быть нѣкогда беззащитны отъ перемѣнъ воздушныхъ, а первыя пользуясь защитою отъ другихъ деревъ имѣли щастливую удачу сберечь свою молодость отъ изнуренія. 3, Иныя деревья останавливаются въ ростѣ своемъ чрезъ притѣсненіе матошнаго корня отъ камня или другаго твердаго вещества, или чрезъ приключившіяся случайно болѣзни, особливо отъ ушибу другимъ деревомъ. Въ царствѣ растѣній, а наипаче въ родѣ таковыхъ деревъ, которыхъ жизнь весьма долголѣтна, случаются многіе припадки, подобно тому, какъ и въ царствѣ животныхъ. У нихъ также бываетъ опухоль, водяная болѣзнь, желтуха, антоновъ огонь и другіе разные недуги.

Конецъ первой части.

ПОГРѢШНОСТИ.

Стран:	Стр:	Напечатано.	Читай.
20	7	глилы	гнилы
28	27	прикосновеннія	прикосновенія
33	15	ахтерѣ - штепень	ахтерѣ - штевень
40	4	османадцати	осмнадцати
44	20	дѣйствуютъ	дѣйствуетъ
45	14	можетъ случиться; что	можетъ случиться, что
64	11	скользитъ	скользить
—	19	сдѣланные.	сдѣланныя
82	12	просушки.	просушки
83	6	ни отеріи	ни о теоріи
84	14	разлнчныя.	различныя
85	13	могазеинахъ	магазейнахъ
—	22	благоуспѣшнейшему	благоуспѣшнѣйшему
86	6	какъ шо	какъ то
87	16	долесъ	колесъ
97	2	затапливаюшся	затапливаютсл
—	20	воздукѣ	воздухѣ
98	5	воздукѣ	воздухѣ
100	11	на на мѣстахъ	на мѣстахъ
104	11	утвержаются	утверждаются
109	2	и и фрегатовъ.	и фрегатовъ.
—	7	дрогмета	дромгета
—	20	дрогмета	дромгета
113	3	Лудвига	Лудовика
—	4	ордена	ордера
118	27	сдѣдали	сдѣлали
122	18	Поршугальцы	Поршугальцы
124	17	нзвѣстны	извѣстны
—	23	шакже	также
125	18	Гишцанцами	Гишпанцами
126	29	бомбардинскими	бомбардирскими
127	7	съ зажителями	съ зажигателями
128	16	за обыкновеніямъ	обыкновеніямъ
—	28	окычай	обычай
129	27	поперчныхъ	поперечныхъ
134	10	Людвигъ	Лудовикъ
—	24	Людвига	Лудовика
135	3	называюшъ	называютъ
140	16	Кророля	Короля
142	26	именсмъ	именемъ
143	8	шикже	также
—	10	надесясшь	надесять
144	30	воздвигшіе	воздвигнутіе
145	10	вначитъ	значитъ
149	9	Англискіе	Англинскіе
157	4	утвержены	утверждены
165	9	менше	менше
175	33	не внесся	не внеся

Стран:		Стр:	Напечатано.	Читай.
183	—	9	слушашелями	слушетелями
198	—	35	къ соревновонію	къ соревнованію
199	—	19	ен	не
228	—	6	Филлипъ	Филиппъ
235	—	9	гробницою	гробницею
265	—	28	бышь	быть
266	—	4	досташошчное	досташочное
269	—	29	Нордборена	Нордбодена
272	—	2	къ мѣмъ	къ тѣмъ
276	—	9	нравоуженіе	нравоученіе
284	—	1	во всѣкъ	во всѣхъ
289	—	9	бытопишелямъ	бытописашелямъ
292	—	13	Комишиты	Комишеты
—	—	27	пободные	подобные
307	—	27	желаемоей	желаемой
309	—	20	лѣла	лѣса
311	—	16	купко	купно.

30

II
Б-6473